

A close-up portrait of a woman wearing a futuristic space helmet with a clear visor and a red trim. She is looking slightly upwards and to the right with a serious expression. The helmet is connected to a white and grey suit with a large, oval-shaped chest panel featuring a speaker grille and several buttons. The background is dark and indistinct.

Skrydłata **POLSKA**

NR 11 (453) • 13. III. 60 • CENA 2 zł

Japońska aktorka Yoko Tani odtworzyła, w fantastycznym, barwnym filmie szerokoekranowym produkcji polsko-niemieckiej (NRD) pod tytułem „Młoczą gwiazd”, postać japońskiej lekarki statku międzyplanetarnego — Sumiko. Foto: Film Polski

W numerze: „MŁCZĄCA GWIAZDA” (str. 4-5)
● CI Z LUFTWAFFE (str. 8-9) ● UWAGA, UWAGA —
B-10 NADCHODZI (str. 12)



W TELEGRAFICZNYM

SKRÓCIE

ZSRR. W Stalinbadzie (Tadżykistan) rozpoczęła się budowa jednego z największych w Środkowej Azji portów lotniczych, wyposażonego w najnowsze urządzenia. W drugim kwartale br. rozpoczną loty ze Stalinbada do Moskwy samoloty turbośmigłowe Il-18.

● Na liniach Moskwa — Rostów n/Donem rozpoczęły kursować samoloty Il-18.

● Na liniach Kijów — Lwów i Kijów — Moskwa weszły do eksploatacji stumiejscowe samoloty turbośmigłowe An-10A.

● W rezultacie wszechstronnych zawodów modelarskich studentów wyższych uczelni lotniczych zwyciężyli studenci Leningradu. Na drugim miejscu uplasowali się zawodnicy z Charkowa, na trzecim — z Moskwy.

★

ZRA. W dniu 1 lutego br. 4 wojskowe samoloty izraelskie naruszyły granice powietrzne syryjskiej prowincji Zjednoczonej Republiki Arabskiej. Wywiązała się walka, w której myśliwce ZRA strąciły 2 samoloty izraelskie.

★

LAOS. W rejonie Pakse oddano do użytku nowe wielkie lotnisko wojskowe, przystosowane do przyjmowania ciężkich bombowców odrzutowych. Lotnisko wybudowali specjaliści amerykańscy.

★

IRAN. W rejonie Teheranu odbyły się wielkie pokazowe ćwiczenia lotnicze Iranu, w których wzięła udział grupa samolotów lotnictwa taktycznego USA.

★

JUGOSŁAWIA. W Belgradzie podpisano porozumienie o uruchomieniu komunikacji lotniczej między Jugosławią i NRD.

★

FRANCJA. Dowództwo paktu Północno-Atlantyckiego postanowiło, że standardowym samolotem patrolowym NATO do zwalczania łodzi podwodnych będzie francuski Breguet-1150. Zastąpi on dotychczas używane amerykańskie samoloty Lockheed P2V „Neptune”.

★

CYPR. Jak donosi dziennik „Daily Express”, główną przyczyną tego, iż Anglia żąda oddania do jej dyspozycji 120 mil kw. terytorium Cypru, jest chęć zbudowania tu olbrzymiej bazy lotnictwa strategicznego.

★

AUSTRALIA. Rząd Australijski postanowił wyposażać lotnictwo australijskie w pociski zdalnie kierowane. W tym celu rozpoczęto rozmowy z angielskimi zakładami Bristol.

★

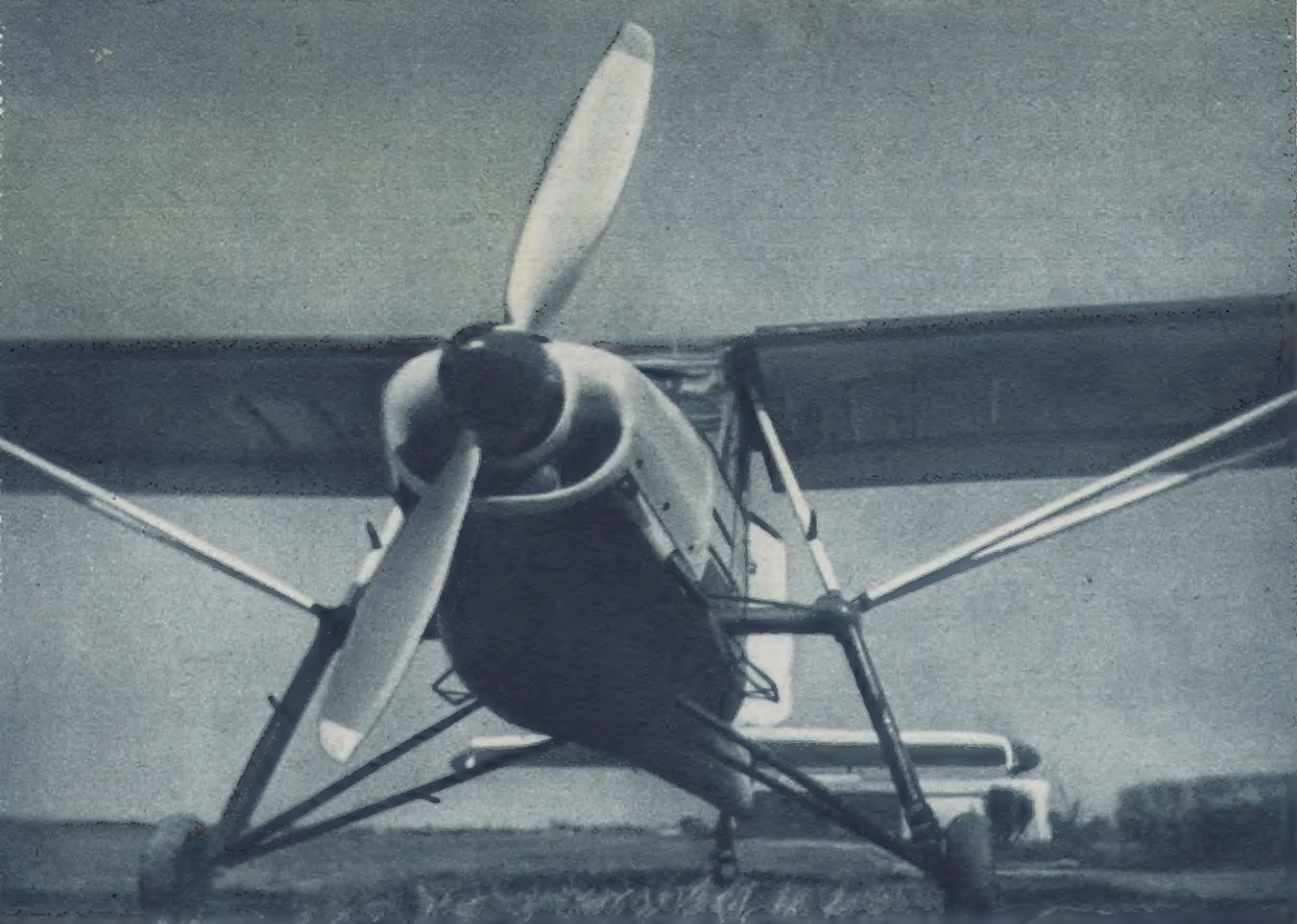
USA. W dniu 11 lutego odbył się na przykładzie Canaveral pomyślny start największej amerykańskiej rakiety międzykontynentalnej „Atlas”. Rakietę przeleciała odległość 6 300 mil (10 100 km).

★

CHINY. Na ogólnochińskiej wystawie przemysłu i transportu w Pekinie znajduje się wiele eksponatów lotniczych, m. in. samoloty, śmigłowce i silniki budowane w zakładach chińskich.

★

NRF. Rząd zachodnioniemiecki forsuje sformowanie poza planami przewidzianymi przez NATO nowych 28 jednostek lotnictwa wojskowego.



SANITARNY „BRYGADYR” NA LOTNISKU GOŚLAW

Foto: A. A. MROCZEK



DO: OD REDAKTORA

List do Antoniego Mroczkowskiego

Szanowny Panie Redaktorze!

Pozwalam sobie przesłać Panu do wykorzystania list, jaki otrzymałem z Kijowa od P. P. Grigoriewa, a który — sądzę — zainteresuje Czytelników „Skrzydlatej Polski”.

Antoni Mroczkowski

Do Antoniego Józefowicza Mroczkowskiego
Wielce szanowny Antoni Józefowiczu!

Pisze do Was z Kijowa były pilot, a obecnie kierownik ruchu Kijowskiego Portu Lotniczego Państwowej Floty Powietrznej — Piotr Pawłowicz Grigoriew.

Przepraszam, że Was niepokoję pisząc ten list, lecz nie mogę pozostać obojętny w stosunku do Was, jako seniora lotnictwa, jako człowieka, który poświęcił lotnictwu całe swoje życie od zarania aż do chwili obecnej.

Jesteście jednym z bohaterskich twórców sławnego lotnictwa, będąc z nim ściśle związany już ponad 50 lat. Wasze pierwsze loty razem z Utockinem i Wasiljewem były pełne odwagi i twórczych porywów.

Służąc w rosyjskiej armii w charakterze pilota wojskowego podczas pierwszej wojny światowej Wy, Antoni Józefowiczu, latając nad polami bitew zestrzeliliście dziewięć nieprzyjacielskich niemieckich samolotów i jak bajeczny powietrzny rycerz napedzaliście stracha wroga. Imię Wasze pozostanie na zawsze na kartach lotnictwa wojskowego i cywilnego i będzie chlubą dla naszych potomków.

Czytałem o Was w gazetach i czasopiśmie i przechowuję te egzemplarze jako pamiątkę o pierwszych lotnikach.

Ja wstąpiłem do szkoły lotniczej już w 1936 r., uczestniczyłem w walkach powietrznych podczas ostatniej wojny, później latałem jako pilot cywilny i dlatego wszystko rozumiem, gdyż sam to przeżywałem. Z tego też powodu żywię do Was te uczucia jak do seniora lotnictwa, jak do człowieka o wielkiej duszy i sercu, którego dobry przykład zbawiennie wpływał na mnie i na tysiące innych.

Już dawno chciałem napisać do Was i nareszcie dzisiaj zdecydowałem się przesłać Wam te parę słów.

Życzę Wam, Antoni Józefowiczu, długich lat życia i osobistego szczęścia. Przepraszam.

Mój adres: ZSRR, m. Kijów, ul. Nowogospitalnaja, dom 27 m 13, dla P. P. Grigoriewa

P. P. GRIGORIEW

List ten drukujemy z przyjemnością, zamieszczając jednocześnie kopię jego fragmentu na str. 6. (red.)

Dotychczasowe, nawet tak skromne wyniki doświadczeń rakietowych, pozwalają wnioskować, że można będzie zastosować je w wielu dziedzinach życia. Badaniami krakowskich uczonych zainteresował się GÖPR, widząc w rakietach przeciwlotniczych poważną broń w walce z tym niebezpieczeństwem w górach. W dziedzinie doświadczeń rakietowych moglibyśmy dojść do poważnych wyników. Na razie jednak

cofnęliśmy się, tracąc dwa pełne miesiące. Sprawa nie jest przegrana całkowicie i wyrządzone szkody można by naprawić. Sprzyja temu zwiastująca obecny klimat, w którym postęp techniczny jest tak mocno eksponowany. A przecież doświadczenia z rakietami mają chyba coś wspólnego z postępem technicznym? Myślę, że te relacje „Kuriera” nie wymagają już chyba komentarzy? IKARUS

EGHA

DZIŚ wracam jeszcze raz do sprawy o której wspominałem już na tym miejscu w numerze 7 (449) z dnia 14 lutego br. Jest to zagadnienie prowadzonych do niedawna prac młodych krakowskich uczonych nad rakietami. Przerwanie z nimi prób znalazło swoje silne echo w prasie krajowej m. in. w „Expressie Wieczornym” i „Kurierze Polskim”. Ten ostatni pisał na ten temat w n-rze 48 z 26 lutego br. (str. 4) m. in. następująco:

„Przedstawiciel „Kuriera Polskiego” odwiedził ostatnio twórcę rakiet — mgr inż. Walczewskiego, pragnąc dowiedzieć się o dalszych postępach prac. Okazuje się jednak, że w ciągu ostatnich dwu miesięcy zaniedbano budowę rakiety trójstopniowej, a placówka znajduje się w stanie likwidacji. Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego pismem z dnia 28.XII. ub. r. rozwiązało kontrakt roczny z obu asystentami, zatrudnionymi przy pracach badawczych nad budową rakiet. Oba młodzi naukowcy musieli więc szukać pracy zastępczej, całkowicie odbiegającej od ich zainteresowań. Goryczy obu młodych naukowców dopełniło stanowisko prezesa Towarzystwa Astronautycznego — Pączkowskiego, który wyraził się na zebraniu, że budowa rakiet to niepotrzebna zabawa.

W wielu państwach pielęgnuje się rozwój tego typu badań, co przynosi poważne wyniki praktyczne. Ostatnio np. duże wrażenie wywołała wiadomość o radzieckiej rakiecie przeciugrawitowej. Japończycy zaczęli badania z rakietami zaledwie pięć lat temu i to w o wiele skromniejszym zakresie niż polscy uczeni, a dzisiaj mogą się poszczycić sukcesami. We Włoszech znalazły się poważne sumy pozwalające na wyrzucanie tysięcy rakiet doświadczalnych w ciągu roku. Badania takie prowadzi się w Indiach, w państwach południowo-amerykańskich itp. W Polsce natomiast doświadczenia z rakietami natrafily z miejsca na olbrzymie trudności nie tylko natury finansowej.

Historia z badaniami rakietowymi jest typowym przykładem niechęci i podejrzliwości do wszelkiego rodzaju poczyniń w zakresie techniki. Wyniki mgr. Walczewskiego wykazały, że jest to człowiek wybitnie zdolny i ambitny. Potrafił prawie bez jakichkolwiek dotacji, jedynie dzięki swemu uporowi i ostateczności grupy osób, uzyskać osiągnięcia, które w każdym innym państwie otworzyłyby mu szeroko wrota do dalszych prac. Tymczasem po kilku sukcesach, które wzbudziły zainteresowanie zagranicą — doczekał się cofnięcia rocznego kontraktu i nieprzychylnego stanowiska ze strony Towarzystwa Astronautycznego.

OCHOTNICZY WERBUNEK KANDYDATÓW DO OFICERSKICH SZKÓŁ LOTNICZYCH

MINISTERSTWO Obrony Narodowej i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ogłaszają ochotniczy werbunek kandydatów do oficerskich szkół zawodowych spośród młodzieży cywilnej, podoficerów zawodowych, podoficerów i szeregowców służby zasadniczej oraz szeregowców i podoficerów rezerwy.

Werbunek prowadzi m. in. następujące oficerskie szkoły zawodowe:

1. OFICERSKA SZKOŁA LOTNICZA im. J. Krasickiego w Dęblinie;
2. OFICERSKA SZKOŁA LOTNICZA im. Żwirki i Wigury w Radomiu;
3. TECHNICZNA OFICERSKA SZKOŁA WOJSK LOTNICZYCH im. W. Wróblewskiego w Oleśnicy.
4. OFICERSKA SZKOŁA RADIOTECHNICZNA w Jeleniej Górze.

Termin składania podań do Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego i Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Żwirki i Wigury upływa z dniem 15 maja 1960 r., zaś do TSWL podania należy składać do dnia 25 lipca 1960 r.

Zakres egzaminów konkursowych do oficerskich szkół zawodowych obejmuje: język polski, historię — jeden łączny egzamin pisemny; matematykę — egzamin pisemny i ustny; próbę sprawności fizycznej.

O przyjęcie do zawodowych szkół oficerskich mogą ubiegać się kandydaci, którzy:

- posiadają obywatelstwo polskie;
- są stanu wolnego;
- nie przekroczyli 24 roku życia, a kandydaci ubiegający się o przyjęcie do oficerskich szkół lotniczych (za wyjątkiem Technicznej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. W. Wróblewskiego) — 23 lat życia;
- posiadają odpowiednią zdolność fizyczną i psychiczną do służby wojskowej (kategoria „A”);
- posiadają odpowiednie kwalifikacje polityczno-moralne;
- posiadają wykształcenie w zakresie szkoły ogólnokształcącej albo innej szkoły uprawniającej do studiów w szkołach wyższych — stwierdzone świadectwem dojrzałości lub równorzędnym świadectwem ukończenia szkoły średniej stopnia licealnego.

WARUNKI PRZYJĘCIA DO OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ im. J. Krasickiego i Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Żwirki i Wigury jest ponadto: posiadanie odpowiedniej zdolności fizycznej i psychicznej do służby w lotnictwie, stwierdzone przez Komisję Lotniczo-Lekarską, posiadanie przeszkolenia w zakresie II klasy pilota szybowcowego i ukończenia z wynikiem

Foto: B. Koszewski



pomyślnym przeszkolenia silnikowego w zakresie 25-30 godzin nalotu, na obozach LOTNICZEGO PRZYSPOSOBIENIA WOJSKOWEGO organizowanych przez AEROKLUB PRL bezpośrednio przed wstąpieniem do szkoły oficerskiej (w okresie od 1 lipca do 25 października).

Podania-ankiety o przyjęcie do oficerskich szkół zawodowych kandydaci składają do komendanta obranej przez siebie oficerskiej szkoły zawodowej za pośrednictwem właściwego wojskowego Komendanta Rejonowego.

Kandydaci z wojska — składają podania za pośrednictwem dowódcy jednostki wojskowej w której pełnią zasadniczą służbę wojskową.

Kandydaci obowiązani są dołączyć do podania ankietę:

Własnoręcznie napisany życiorys; wyciąg aktu urodzenia; świadectwo ukończenia średniej szkoły ogólnokształcącej lub innej szkoły uprawniającej do studiów w szkołach wyższych; poświadczenie obywatelstwa polskiego w wypadku gdy kandydat nie posiada dowodu osobistego lub zaświadczenia tożsamości.

Ponadto kandydaci spoza wojska powinni dołączyć opinię organizacji społecznej lub politycznej, ewentualnie zakładu pracy albo zakładu naukowego.

Blizszych informacji o werbunku do szkół oficerskich udzielają komendanci WKR, WKW oraz komendanci oficerskich szkół zawodowych.

Czas trwania nauki w szkołach oficerskich wynosi 3 lata.

IV POSIEDZENIE

STALEJ KOMISJI

TRANSPORTOWEJ RWPG

J. POPIELAS NOWYM

PRZEWODNICZĄCYM

W DNIACH 25 lutego — 1 marca br. odbyło się w Warszawie IV posiedzenie Stalej Komisji Transportowej Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. W obradach brał udział przedstawiciel członków RWPG — Albani, Bułgarii, CSR, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR. W charakterze obserwatorów wzięli również udział przedstawiciele Chińskiej Republiki Ludowej, Koreańskiej Republiki Ludowej, Mongolskiej Republiki Ludowej i Demokratycznej Republiki Wietnamu.

Podczas obrad omówiono zostały zagadnienia dalszego rozwoju transportu kolejowego, morskiego, rzeczno- i lotniczego. W trakcie konferencji ustalono m. in. wytyczne w sprawie wyposażenia portów lotniczych w nowoczesne urządzenia oraz rozpatrzone niektóre problemy eksploatacji linii lotniczych — krajów członków RWPG.

Omawiano też zagadnienie ściślejszego powiązania koordynacji prac instytutów naukowo-badawczych, w tym przede wszystkim instytutów lotniczych i wodnych.

W związku z objęciem przez dotychczasowego przewodniczącego Stalej Komisji Transportu RWPG — R. Strzeleckiego stanowiska sekretarza KC PZPR, nowym przewodniczącym wybrany został obecny Minister Komunikacji Józef Popielas.

Komisja wyraziła R. Strzeleckiemu uznanie za poważny wkład w pogłębienie ekonomicznej i naukowo-technicznej współpracy między krajami RWPG w dziedzinie transportu.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ ODWIEDZIŁ JEDNOSTKĘ LOTNICZĄ

Dnia 24 lutego br. Minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski w towarzystwie Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego jedną z jednostek lotniczych. Ministra interesowały zagadnienia szkolenia, poziom opanowania nowoczesnej techniki, doskonalenia kwalifikacji fachowych żołnierzy, wyposażenia sal wykładowych, pracowni, laboratoriów.

Podczas wizyty Minister przeprowadził również rozmowy z żołnierzami wojsk lotniczych. Interesował się także warunkami życia pododdziałów oraz estetyką izb żołnierskich i świetlic.

ŚLADAMI ODWETU I REWIZJONIZMU

W NUMERZE 10 z października 1959 r. zachodniemieckiego miesięcznika lotniczego „Flugwelt” ukazała się na stronie 422 wiadomość o rekordowych lotach polskich szybowników. W tekście wiadomości obiektywnie podane zostały polskie nazwy miast: Olsztyn, Gubin i Mirosławice.

Styczeńowy numer w/w miesięcznika przyniósł na str. 33 taki „kwiatek”. Oto redaktorzy pisma, niewątpliwie otrzymawszy solidny „pater noster” od wroga wobec Polski ustosunkowanych bońskich kół rewizjonistycznych, „prostują” wydrukowane dwa miesiące przed tym nazwy, ziemczając je i tłumacząc się jednocześnie, że fakt niezaznaczenia ich, chodził w tym przypadku o „niemieckie tereny pod zarządem polskim”, mógłby stworzyć „wrażenie, że Polska rozciąga się aż do linii Odra-Nysa”. Przy końcu notatki widnieje dodatkowa informacja, że „Gubin (Guben) nie leży, naturalnie, nad niemiecką granicą, lecz nad linią Odra-Nysa, która obecnie oddziela obszary tzw. NRD od niemieckich terenów wschodnich pozostających pod polską administracją”.

Szersze komentarze do tego wybryku są zbędne. Jest to jeszcze jeden dowód nienawiści do Polski, jaką żywią zachodniemieccy odwetowcy, którym patronuje rząd w Bonn. (2)

ZESPÓŁ TERMINOLOGII LOTNICZEJ

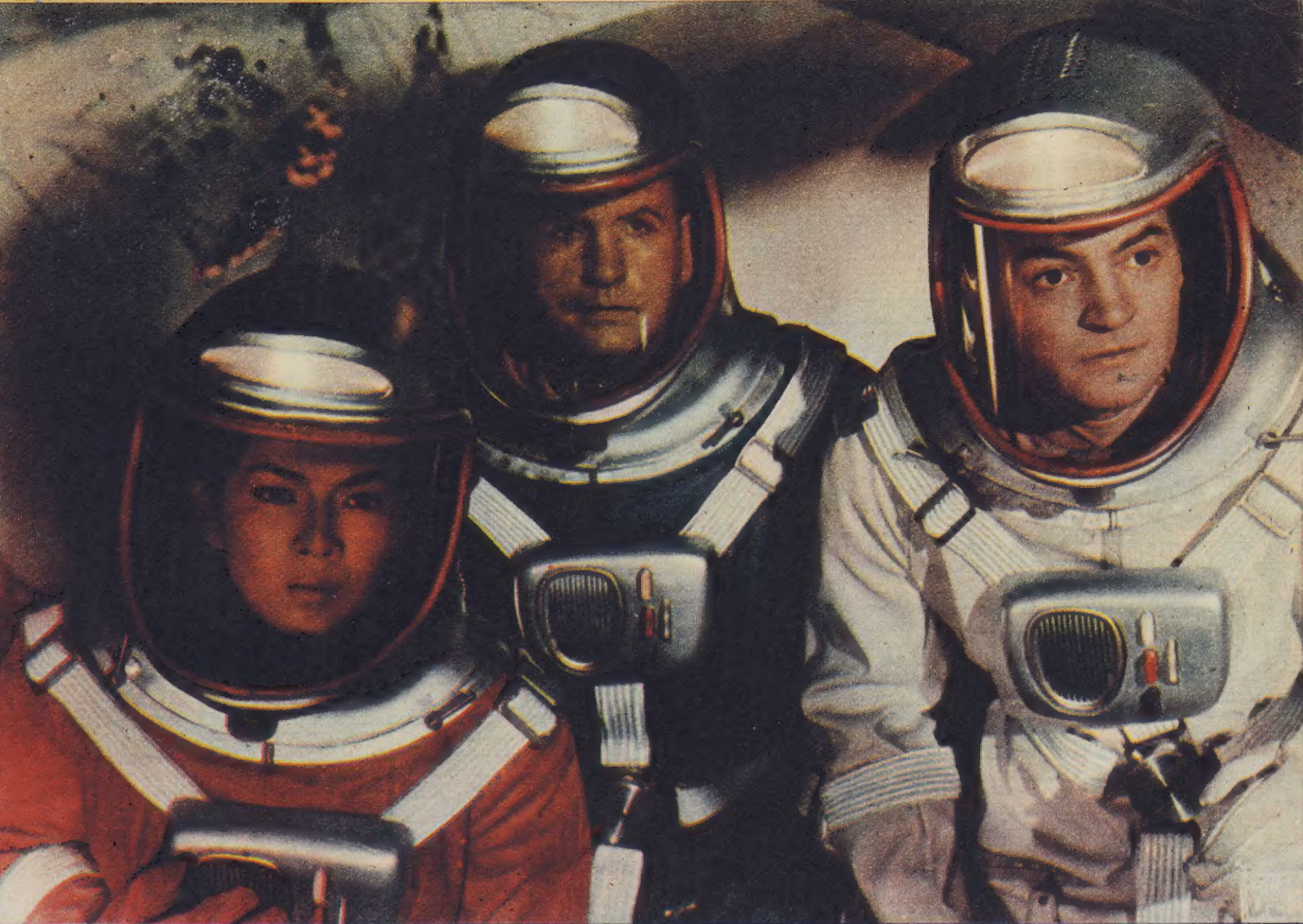
W OSTATNICH latach coraz bardziej dawała się odczuwać potrzeba ustalenia w lotnictwie polskim właściwego, merytorycznie jednolitego i poprawnego pod względem językowym słownictwa. W dodatku ostatnie zdobycze na polu technicznym lotnictwa wprowadzają coraz to nowe pojęcia, dla których brak jest odpowiednich nazw w języku polskim. Wytknięto się zagadnienie, czy przyjmować nazwy i odpowiadające im określenia przyjęte już dla tych pojęć w językach obcych, czy też szukać własnych nazw i określeń. Ponieważ podobne potrzeby powstają nie tylko w dziedzinie słownictwa lotniczego, lecz i w innych dziedzinach, w szczególności w dziedzinach resortu komunikacji, Minister Komunikacji zarządził uregulowanie tych spraw w zakresie działania podległego mu resortu.

inicjatywa ta zbiegła się z inicjatywą Ministerstwa Obrony Narodowej, które

postanowiło dla uniknięcia możliwej, a wysoce niepożądanego rozbieżności terminologii lotniczej cywilnej i wojskowej, żeby prace nad ustaleniem tej terminologii odbywały się wspólnie. W rezultacie powołany został do życia przy Ministerstwie Komunikacji Zespół Terminologii Lotniczej z udziałem przedstawicieli lotnictwa cywilnego i wojskowego, pracujący w łączności z Komisją Terminologiczną tego ministerstwa.

Ze względu na konieczność ściślejszej współpracy w tych sprawach z Polskim Komitetem Normalizacyjnym, w pracach Zespołu bierze również udział przedstawiciel tego Komitetu.

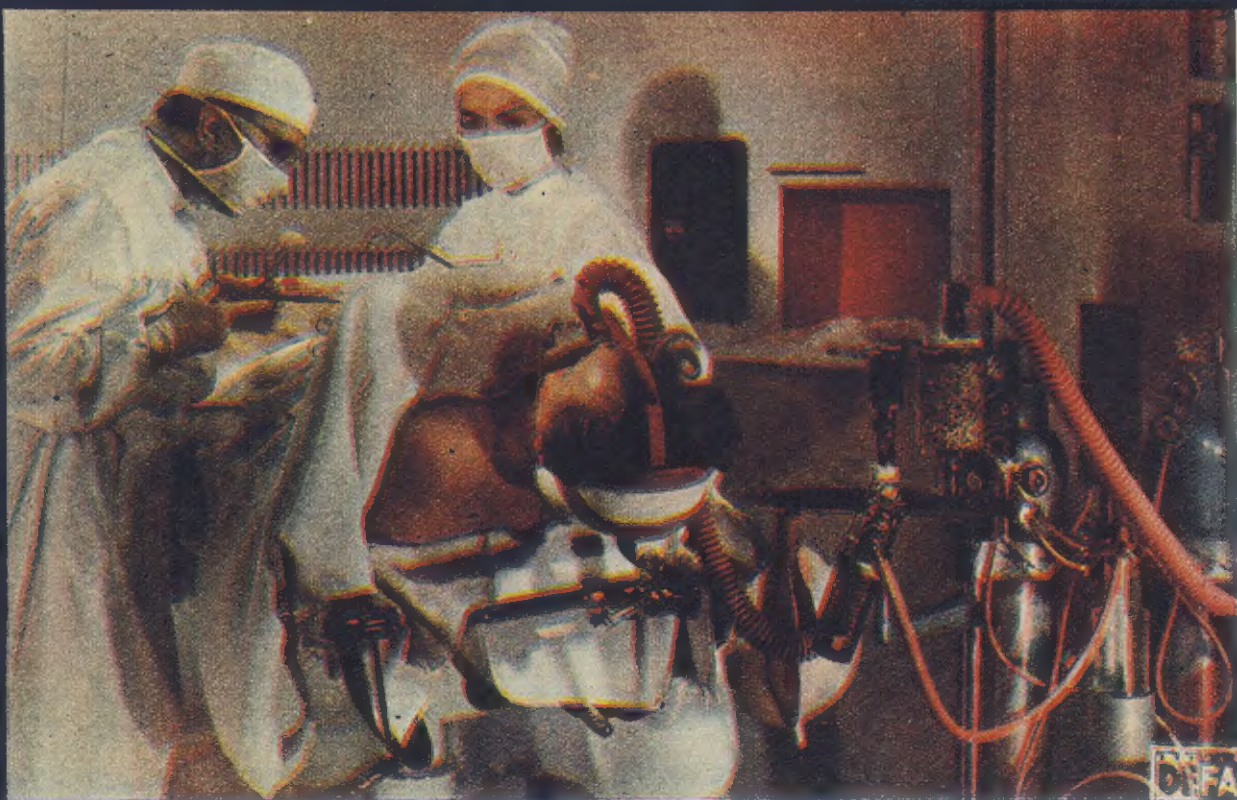
Zespół rozpoczął swe prace w dniu 29 stycznia br. i odbył dotychczas 4 posiedzenia. Wynikiem tych posiedzeń było m. in. ustalenie projektów określeń, dotyczących statków powietrznych.



Japońska lekarka Sumiko, niemiecki pilot Brinkmann i polski inżynier Sołtyk na planecie Wenus.

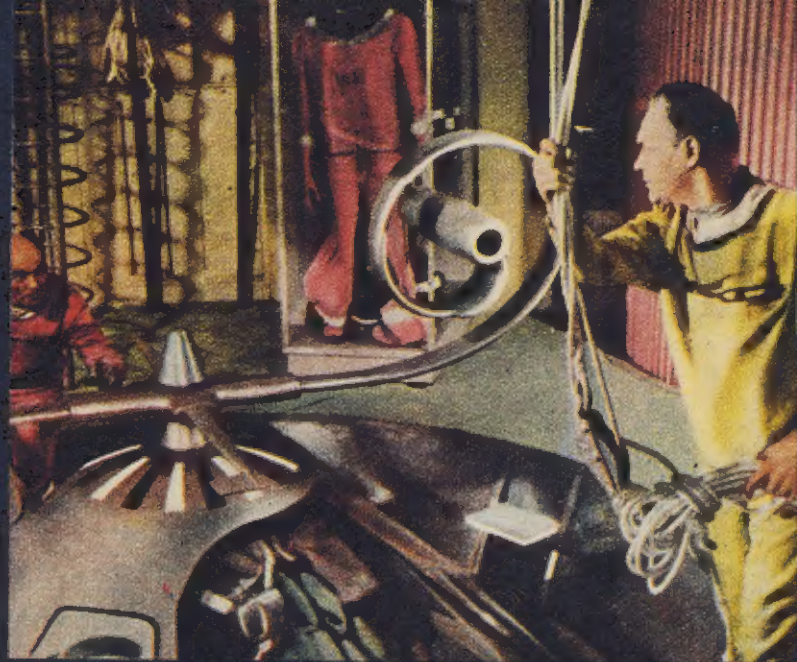
Milcząca gwiazda

Lekarka Sumiko w asyście matematyka indyjskiego Sikarna dokonuje operacji radzieckiego astronauty Arseniewa w czasie lotu statku międzyplanetarnego na Wenus.



ZYJEMY w okresie niebywałego rozwoju techniki raketowej, której nieustanny postęp z każdym dniem zbliża ludzkość do pierwszego startu na inną planetę. Nic też dziwnego, że tak wielką poczytnością cieszy się każda publikacja dotycząca astronautyki, lotów kosmicznych czy też literackich utworów fantastycznych na ten temat. Spośród niewielu książek o wyprawach na inną planetę jakie ukazały się w ostatnich latach, największe zainteresowanie wzbudziła powieść fantastyczno-naukowa Stanisława Lema „Astronauta”. Tę właśnie powieść postanowili przenieść na ekran J. Fethke i K. Maetzig, którzy napisali scenariusz filmowy. To był początek współpracy polsko-niemieckiej (NRD) na polu kinematografii. Jej owocem jest barwny film szerokiekranowy pod tytułem „Milcząca gwiazda”, film opowiadający o potęgę ludzkiego rozumu wyzieraającego tajemnice kosmosu.

Siedząc w kinie i z zainteresowaniem śledząc poszukiwania odłamków tajemniczych meteoroidów, Rzecz dzieje się około 1970 roku. Znalezione bolid zaintrygował uczonych. Badania wykazały, iż pochodzi on z Wenus i posiada utrwalaony zapis magnetyczny. Odkrycie to wywołuje wielką sensację na świecie, chociaż odtwarzany zapis jest gamą niezrozumiałych dźwięków. W końcu uczonym udaje się częściowo odszyfrować te dźwięki. Wtedy okazuje się, że treść zapisu jest czymś w rodzaju raportu z innej planety. Gorączkowe wyliczenia toru rakiety wskazują



Na chwilę przed startem jednoosobowej rakiety ze statku kosmicznego na Wenus. Na lewo inżynier Sołtyk, w rakiiecie pilot Brinkmann, na prawo amerykański fizyk atomowy Hawling.



Część ekspedycji udała się specjalnymi pojazdami w celu zbadania planety Wenus. Od lewej inżynier Sołtyk, fizyk Hawling i chiński filolog Czen-Yi. W głębi pilot Brinkmann.



Wszyscy członkowie załogi wyprawy na Wenus uspiani zostali na 30 godzin przed startem, aby wzmocnić i uodpornić organizm do czekającego ich lotu. Na zdjęciu — lekarka Sumiko w rozmowie z pilotem Brinkmannem przed jego uspianiem za pomocą specjalnego urządzenia. Obok lekarki leży uspiony murzyn Talua, a na pierwszym planie Czen-Yi. Foto: Film Polski i Defa

niezbicie, iż miejscem wystartowania statku kosmicznego była planeta Wenus. Wysyłane sygnały, celem nawiązania łączności z mieszkańcami tej planety nie dają żadnego rezultatu. Wenus milczy.

W owym czasie ludzkość opanowała już loty międzyplanetarne, zbudowała wspaniałe statki kosmiczne. Zdobyty został Księżyc. Zapadła więc decyzja lotu na milczącą planetę — Wenus.

Widz kłopotliwy obserwujący na ekranie przygotowania do startu z przyjemnością uczestniczy w tej całej eskapadzie. Kolejno zapoznaje się z ośmioma śmiałkami tej międzygwiezdnej wyprawy. Kierownikiem ekspedycji jest astronauta radziecki Arseniew, którego gra Michał Postnikow. Naczelnego inżyniera wyprawy, polskiego cybernetyka Sołtyka, odgrywa Ignacy Machowski. Amerykański fizyk atomowy Hawling (Odrich Lukas), mimo nacisku ze strony jego przełożonych, aby nie brał udziału w locie na Wenus, zrywa z nimi i przybywa na lotnisko statków

międzyplanetarnych. Indyjski matematyk Sikarna (Kurt Rackelmann) i chiński filolog Czen-Yi (Tang Huata), którzy przyczynili się do częstotwego odczytania tajemniczego zapisu, są wybitnymi uczonymi. Niemieckiego pilota Brinkmanna gra Günther Simon, a inżyniera elektronika-nawigatora i jednocześnie szefa łączności wyprawy, murzyna Talua z dalekiej Afryki, odgrywa Julius Ongawe. Wreszcie sympatyczną japońską lekarką statku międzyplanetarnego Sumiko jest japońska aktorka Yoko Tani.

Wkrótce jesteśmy świadkami ostatnich chwil przed startem całej załogi. Reporterka interwizji (Lucyna Winnicka) przeprowadza z członkami załogi krótkie wywiady. Wkrótce statek kosmiczny startuje i znika z ekranu z oczu. W czasie lotu uczonym udaje się całkowicie rozszyfrować zapis. Dowiadują się z niego, że Wenusjanie planowali napad na Ziemię. Rakieta stara się nawiązać łączność i z Wenus i z Ziemią, ale bez skutku.

Statek zwycięsko pokonuje mgławicę meteorów i zaczyna zbliżać się do celu podróży. Pilot Brinkmann specjalną rakieta pierwszą lądować na Wenus, traci jednak łączność ze statkiem i niespodziewanie zapoznaje się z dziwnymi istotami Wenus. Przed niebezpieczeństwem ostrzega go robot wynaleziony przez Sołtyka — „Omega”. Tymczasem lądują na Wenus pozostali astronauta, którzy odnajdują Brinkmanna. Część załogi udaje się specjalnymi pojazdami na zbadanie planety. Nigdzie jednak nie odnajdują żywej istoty, chociaż zachowały się jeszcze silownie energetyczne, pracujące zresztą bez sensu. Uczni dochodzą do wniosku, że Wenusjanie ulegli zagładzie na skutek wyzwoleonej energii atomowej. Poruszają się wśród rumowisk, kłębow dymu, dziwnych pozostałości olbrzymich konstrukcji. I nagle Wenus wyzwała ogromne siły niszczycielskie. Ekipa poszukiwaczy z trudem przedziera się do rakiety. Działanie tych sił jest tak olbrzymie, iż statek mimo wysiłków uczonych startuje w przestrzeń kosmiczną, pozostawiając

na planecie: Brinkmanna, Taluę i Czen-Yi.

Przybywającym astronautom mieszkańcy Ziemi zgotowali entuzjastyczne powitanie.

„Film „Milcząca gwiazda” dozwolony od 12 lat, jest pasjonującą opowieścią o zastosowaniu wspaniałych zdobyczy nauki i techniki w celu opanowania przestrzeni międzyplanetarnych. Film ten, o tematyce fantastyczno-naukowej, wchodzi w odpowiedniej chwili na nasze ekrany, gdy sprawy techniki w naszym państwie nabierają doniosłego znaczenia. Szczególnie młodzież przyjmie ten obraz z dużym aplauzem, znajdując w nim wielką przygodę i sporo ciekawostek z zakresu fizyki i lotów kosmicznych. Świetne zdjęcia kolorowe Joachima Haslera, dobra gra aktorów, muzyka Andrzeja Markowskiego, interesujące dekoracje Anatola Radzinowicza i Alfreda Hirszmaiera oraz wytrawna reżyseria Kurta Maetzig — zapewnią filmowi duże powodzenie, nie tylko w kraju ale również za granicą. (m)



PO przerwie świątecznej w dniu 19 stycznia 1960 roku odbyło się III w sezonie spotkanie członków klubu.

Niestety, zapowiedziane i oczekiwane przybycie na zebranie posła Frankowskiego nie doszło do skutku. Właśnie tego dnia wypadła konferencja Komisji Sejmowej i poseł Frankowski nie mógł wziąć udziału w zebraniu Klubu Seniorów. Czuliśmy się mocno zawiedzeni, a chyba najbardziej prezes, prof. Pietraszek. Ale trudno, Sejm to sprawa wielokrotnie ważniejsza niż mała grupka starszych panów, którzy chcieliby pogawędzić z posłem o sprawach lotniczych w nadziei, że jakieś ich poglądy na te sprawy „przelekną” do Wysokiej Izby.

Wobec tego pogadaliśmy sobie (a muzom) o tym, że niezbyt to dobrze jak sprawy lotnicze w Polsce podlegają 5 czy 6-ciu bogom. Oczywiście z uporem podnoszono starą i znaną sprawę centralnej władzy lotniczej w Polsce. Ministerstwo Lotnictwa — na to może jeszcze nie czas, ale jakiś Podsekretariat Stanu dla spraw lotnictwa przy Prezydium Rady Ministrów przydałby się.

Zebrani z aprobatą przyjęli wypowiedź prezesa klubu i z satysfakcją przyjęli wiadomość o zamierzonej dyskusji na ten temat, która ma być zorganizowana wspólnie z Klubem Publicystów Lotniczych w obecności posłów. Drugim zagadnieniem, które poruszył prezes Pietraszek, jest sprawa katedry prawa lotniczego przy Uniwersytecie Warszawskim. W latach 1952—54 utworzono taką placówkę naukową, zajmował się nią prof. Tadeusz Halewski. Obecnie istnieje coś szóstkowego czy marginesowego w tym zakresie przy katedrze prof. Berezowskiego. Czyżbyśmy cierpieli na „nadprodukcję” prawników lotniczych?

Listy do KSL APRL. Z okazji Nowego 1960 roku dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki nadesłał serdeczne życzenia no-

woroczne. Od Aeroklubu Bielsko-Bialskiego KSL otrzymał także życzenia świąteczne i noworoczne (pamiętają o nas chłopaki — nieoficjalnie wyrwało się prezesowi).

Pamiętał o nas także inż. Rudlicki, żyjący na Antypodach, i przysłał życzenia świąteczne i noworoczne.

Obszerny list otrzymał prezes Pietraszek od Władka Janicy. Trzy sprawy stanowią treść tego listu — życzenia noworoczne dla KSL, prośba o przyjęcie na członka klubu i propozycja zaopiekowania się Szkołą Tysiąclecia, która powstaje we wsi Faliszówka leżącej 18 km od Krosna. Życzenia przyjęto, kandydaturę zaakceptowano, a szkołę postanowiono się zaopiekować.

Dnia 2 lutego 1960 roku. Czwarte spotkanie sezonu w KSL APRL stało pod znakiem supersonistycznej komunikacji. Oficjalny tytuł referatu wygłoszonego przez mgr. inż. W. Litwinowicza brzmiał: „Komunikacja lotnicza w 1970 r.”.

Stwierdzam krótko — szkoda, że tak stosunkowo niewielu ludzi wysłuchało tego referatu. Prelegent zebrał niezwykle ciekawą materiał i opracował go bardzo przejrzyste oraz przystępnie. (Mgr inż. W. Litwinowicz opracował na ten sam temat artykuł w „Skrzydlatej”, który został opublikowany w numerze 9 z dnia 28 lutego br. — przyp. red.).

W związku z nieporozumieniami (na łamach prasy) między kolegą Jungowskim i Bohatyrewem, wynikłymi z niewłaściwej informacji prasowej (wrocławski dziennikarz), postanowiono:

a) powołać komisję w sprawie wyjaśnienia sporu,

b) apelować do Klubu Publicystów Lotniczych SDP o konsultowanie się w tych sprawach z Klubem Seniorów oraz współpracę.

A. M.

P. S. Kronikarz KSL uprzedmie przepasza za opóźnienie w opublikowaniu kroniki, ale miał po temu uzasadnione powody natury osobistej.

Wicher przemienia szyldy

„Szyld, na którym była namalowana fladra” czytamy w znanej bajce H. Chr. Andersena — znalazł się nad drzwiami domu, gdzie mieszkał człowiek, który pisywał w gazecie. Beczka bednarza dostała się pod szyld z napisem GALANTERIA DAMSKA. Napis WYŻSZY ZAKŁAD NAUKOWY dostał się do bilardowego klubu, a sam zakład otrzymał szyld TUTAJ KARMI SIĘ DZIECI SMOCKIEM. Biedni ludzie w wielkim mieście, zwłaszcza obcy przybysze, chodzili jak błądźni i wcale im się nie można dziwić, gdyż orientowali się według szyldów. Niektórzy chcieli dostać się do bardzo poważnego zgromadzenia starszych ludzi, a przyszedł do szkoły pełnej skaczących po stole chłopaków. Byli ludzie, którzy pomylili kościół z teatrem, a to jest przecież okropne.

Takiej burzy co przenosiła szyldy nie było za naszych czasów — kończy sławny duński bajkopisarz — tylko dziadek przeżył ją, ale był jeszcze wtedy dzieckiem. Takiej burzy już chyba nigdy nie doczekamy.”

W historii lotnictwa polskiego jeszcze za czasów dziadka złośliwy podmuch wiatru napis CYWIŃSKI I ZBIERAŃSKI oraz napis TAŃSKI przeniósł na jedno miejsce. Powstał jeden wspólny szyld złożony z nazwisk trzech pierwszych polskich konstruktorów lotniczych. Przez długie lata chodzili jak błądźni i orientowali się fałszywie. Dużo, bardzo dużo było kłopotu z ustaleniem jak prawidłowo powinny wisieć te szyldy, ale w końcu udało się szczęśliwie wszystko zawiesić na swoich właściwych miejscach. Napis CYWIŃSKI I ZBIERAŃSKI zawisł na dwupłacie (który oblatywał Scipio del Campo w 1911 r.),

a napis TAŃSKI znalazł się na jednopłacie (którego nikt nie oblatywał, gdyż nigdy nie oderwał się od matki Ziemi).

Pogoda się ustaliła, więc wszyscy optymistycznie przypuszczali, że szyldy będą spokojnie wisieć nad swoimi sklepami. Ale zupełnie niespodziewanie powstały w ostatnich czasach jakieś nowe wiry powietrzne, które znów zaczynają figle z napisami. W audycji radia z 8.11. br. (rzeczywiście pogoda była tego dnia wyjątkowo wietrzna) z pogadanki „Pod znakiem skrzydeł i silnika” dowiedzieliśmy się, że z dwóch szyldów powstał — po staremu — jeden: CYWIŃSKI, ZBIERAŃSKI i TAŃSKI.

Wszyscy myśleliśmy, że — jak to słusznie pisze Andersen — „dawno cała bajka się skończyła, skończyła tak, jak się kończą wszystkie bajki na świecie”. Okazało się jednak (co już dawno przepowiadali co roztrośniejsi ludzie), że baśń jest często silniejsza od prawdy. Nie tylko odradzają się stare bajki lotnicze (w radio), ale powstają nowe i to nadzwyczaj fascynujące (np. w pewnym tygodniku wrocławskim redagowanym nad szarą Wisłoką). Dużo na ten temat mogłoby powiedzieć biegli w piśmie — członkowie Klubu Seniorów APRL. Twierdzą oni, że wszystko to nie byłoby bynajmniej smutne, gdyby wszyscy — tak jak oni — brali po prostu bajki za bajki. Zachodzi jednak pytanie skąd ludzie, którzy nie czytają regularnie prasy fachowo-lotniczej, mogą wiedzieć co jest bajką, a co prawdą? Które to szyldy wiszą prawidłowo, a które poproznosił swawolny wicherek (czytaj: niezbyt zorientowani w tematyce autorzy audycji, pogadarek, artykułków i wspomnień)?

J. KĘDZ.

NOWI MISTRZOWIE SPORTU

NA podstawie regulaminu nadawania tytułu Mistrza Sportu w dyscyplinach lotniczych, Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej na posiedzeniach w dniach 8 i 22 lutego br. przyznało tytuły Mistrza Sportu Szybowcowego następującym pilotom wyczynowym, którzy spełnili wszystkie wymagane warunki regulaminowe tego odznaczenia:

Irena Zablello — zwycięstwo w zawodach międzynarodowych i zdobycie rekordu międzynarodowego

Wanda Adamek — zdobycie rekordu międzynarodowego

Maksymiliana Czmielówna — zdobycie dwóch rekordów międzynarodowych

Jerzy Adamek — zdobycie trzech Diamentów do Złotej Odznaki

Jerzy Dąbowski — zdobycie trzech Diamentów do Złotej Odznaki

Franciszek Niechwleńczyk — zdobycie trzech Diamentów do Złotej Odznaki

Zbigniew Kirakowski — zdobycie trzech Diamentów do Złotej Odznaki i rekordu międzynarodowego

Henryk Ignasiak — zdobycie trzech Diamentów do Złotej Odznaki

Stanisław Ratusiński — zdobycie trzech Diamentów do Złotej Odznaki

W sumie do chwili obecnej przyznanych zostało we wszystkich dyscyplinach sportu lotniczego 71 tytułów Mistrza Sportu, z czego: 41 za osiągnięcia szybowcowe, 28 za osiągnięcia spadochronowe, 1 za samolotowe i 1 za śmigłowcowe.

Na marginesie tych wiadomości warto zauważyć, że wśród wymienionych wyżej, nowokreowanych mistrzów sportu szybowcowego — Wanda i Jerzy Adamkowie stanowią pierwsze i jedyne dotąd w lotnictwie sportowym małżeństwo mistrzów sportu (!).

„333”

Fotokopia fragmentu listu P.P. Grigoriewa do Antoniego Mroczkowskiego (treść listu patrz str. 2)

*Антону Григорьеву Мрочковскому
20 января 1960г.*

Глубокоуважаемый Антон Григорьев!

*Письмо Ваши из Вуеба бывший писат, а в настоящее
момент диспетчер Киевского аэропорта Т.В.Ф. Триворев
Пётр Павлович. Я прочитал Вас простите меня за безделье
этим письмом, но с ним остаётся равнодушным
к Вам, как к ветерану авиации, как к человеку, который
на заре её развития и до настоящего времени, посвятил всю
свою жизнь ей.*

Вы один из первооткрывателей авиации, который

OFENSYWA KTÓRA PRZYNIOSŁA POLSCE WOLNOŚĆ

GDAŃSK WOLNY

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

(10)

„...Zelazny pierścień moich wojsk coraz szczelniej zaciska się dokoła was — głosila odezwa — Wasz upór w tych warunkach jest bezsensowny i spowoduje tylko zgubę waszą i zgubę setek tysięcy kobiet, dzieci i starców... Gwarantuję życie i zachowanie własności osobistej wszystkim, którzy poddadzą się do niewoli”.

Hitlerowskie dowództwo liczyło jednak na ewakuację drogą morską — i dlatego nadal prowadziło uporczywe walki obronne.

28 marca wyzwolona została Gdynia. Jednocześnie trwał szturm Gdańska. 27 marca wojska gen. Fiedunińskiego wdarły się do Oruni i nacierały dalej w kierunku północnym. Wojska gen. Batowa zdobyły przedmieścia Emaus i Cyganki oraz laski pod Wrzeszczem. Wojska, które nacierały z północy wzdłuż brzegu zatoki, zajęły Brzeźno i wyszły ku Martwej Wiśle, odcinając Zaspę od centralnych dzielnic miasta.

Wieczorem wszystkie przedmieścia Gdańska były zdobyte. Szczególnie gwałtowne walki toczyły się w Oruni. Niemcy bronili jedynej szosy, którą można było opuścić Gdańsk. Ta szosa prowadziła jednak do Piławy Mierzeję Wiślaną — i na tym wąziutkim skrawku lądu krzyżowały się kolumny uciekinierów z Gdańska i Królewca. Taki był żalony epilog klęski hitlerowców w bitwach o Prusy Wschodnie i Pomorze.

28 i 29 marca toczyły się walki o barykady Gdańska. Nacierające wojska zdobywały szturmem dzielnice, umocnione budynki, łamały obwody obronne. 30 marca wojska wyzwoliły Gdańsk.

GDAŃSK WOLNY

Gdańsk — to duże miasto portowe, o wąskich średniowiecznych uliczkach. Sposób zabudowania utrudniał akcję ostatecznego wyzwolenia polskiego wybrzeża. W walkach z okrążonym w Gdyni i Gdańsku ugrupowaniem poważną rolę odegrało lotnictwo.

W operacji gdańskiej przed lotnictwem radzieckim postawiono następujące zadania: bezpośrednie wsparcie oddziałów lądowych i przykrycie ich od ewentualnych nalotów lotnictwa nieprzyjacielskiego; przeciwdziałanie usiłowaniu Niemców wyrwania się z okrążenia i blokada powietrzna, nie pozwalająca na jakiegokolwiek zaopatrywanie okrążonych drogą lotniczą.

Wsparcie lotnicze nacierających oddziałów lądowych utrudniała charakterystyczna dla tego rodzaju operacji konieczność walki o każdy kwartał, a nawet o poszczególne domy.

Aby stanąć na wysokości zadania, lotnicy radzieccy dokonali specjalnych przygotowań. Na czym one polegały? Przede wszystkim należało dokładnie poznać teren przyszłej akcji. Jeszcze w czasie walk na przedpolach przygotowano na podstawie zdjęć lotniczych plany miasta w dużej skali, z naniesionym podziałem ponumerowanych kwartałów. Ułatwiała to lotnikom podczas zaciekłych walk ulicznych osiągnięcie precyzyjnej współpracy z ziemią — warunku pomysłowości akcji.

Naprowadzenie samolotów i wskazywanie im celów ataku było dokonywane drogą radiową przez stacje naprowadzania, mieszczące się często na dachach wysokich budynków, prawie na linii styku z nieprzyjacielem.

Dowódcy lotniczych grup wspierających otrzymywali od stacji naprowadzenia właściwy numer kwartału, który należało zaatakować. Korzystając następnie z dokładnych planów pewnie prowadzili swoich podkomendnych na cel. Podczas walk ulicznych często zachodziła potrzeba kompensowania niedostatku środków ogniowych plechoty. Wypełniały te zadania samoloty szturmowe.

Mówi o tym epizod, który miał miejsce 23 marca 1945 roku, a więc na tydzień przed całkowitym opanowaniem miasta. Oddziały nieprzyjacielskie, okrążone w cytadeli o wymiarach 250 x 400 m stawiały zaciekły opór nacierającej piechocie radzieckiej. Aby opanować twierdzę, należało przede wszystkim zniszczyć niemieckie punkty ogniowe. Użycie do tego celu artylerii mogłoby spowodować straty wśród własnych oddziałów, okrażeńych zdobywany obiekt. Z tego samego powodu nie można było skorzystać z pomocy lotnictwa bombowego.

Postanowiono wykorzystać myśliwce. Zadanie to wykonały dwie grupy myśliwskie pod dowództwem kapitanów gwardii — Proworchina i Sawczenki, liczące piętnaście samolotów. Zatakowały one twierdzę bombami 250-kilogramowymi zrzucając je z lotu nurkowego z wysokości 1 500—1 200 m. Zrzucono ogółem piętnaście bomb, z których trzynaście trafiło bezpośrednio cele. W wyniku tego bombardowania ogień przeciwnika został zdławiony i nacierające oddziały szturmem opanowały twierdzę.

Poważną rolę w walce z okrążonymi zgrupowaniami przeciwnika odgrywały nocne naloty nękające lekkich samolotów bombowych — w ich liczbie Po-2. O skuteczności tych akcji bojowych najlepiej świadczy wypowiedź jednego z wziętych do niewoli dowódców niemieckich płk H. Scheele, który przyznał, że najbardziej dokuczliwe dla oblężonych były systematyczne nękające nocne naloty. Nie pozwalały one na spokojny wypoczynek i wpływały tym samym

na obniżenie wartości bojowej okrążonych oddziałów.

Podczas walk na polskim wybrzeżu brało również udział lotnictwo radzieckiej marynarki wojennej. Samoloty marynarki zatopiły w przystaniach półwyspu Hel około 40 różnych statków. Szczególnie efektywne były naloty na obiekty portowe i pływające w Zatoce Gdańskiej.

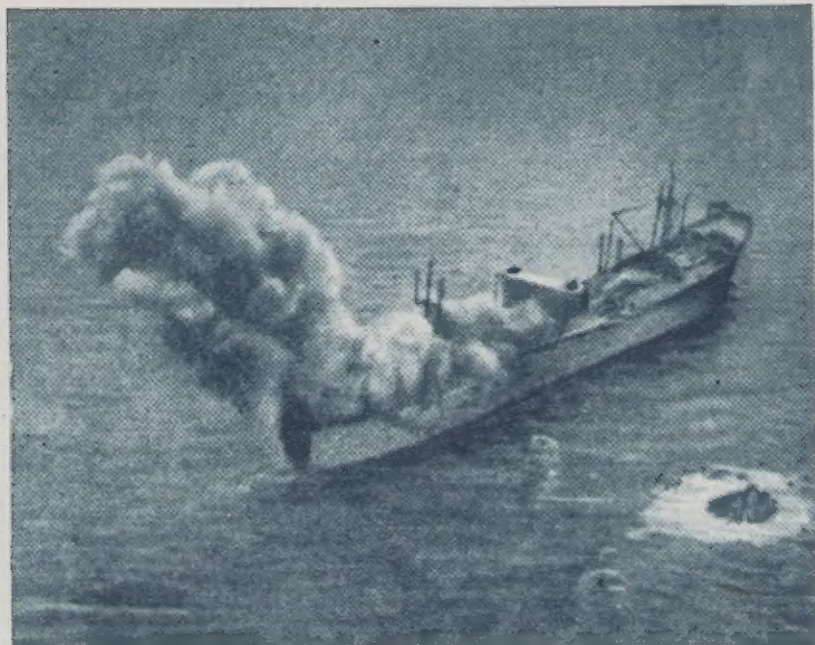
12 marca 1945 roku o godzinie 8 rano radziecki samolot zwiadowczy zameldował o wykrytym konwoju przeciwnika w południowej części Bałtyku. Konwój składał się z 5 transportowców, 3 statków dozorowych i trałowca, a jego prędkość wynosiła 5 węzłów. Zwiadowca naprowadził samoloty marynarki. Torpedowce, bombowce i samoloty szturmowe wykonały w ciągu sześciu godzin 14 zespołowych ataków bombowo-torpedowych. Ogółem wykonano 210 startów bojowych. W wyniku ataków zatopiono wszystkie transportowce o łącznej wyporności około 30 000 ton.

Poza tym lotnictwo marynarki brało udział w minowaniu z powietrza wodnych szlaków komunikacyjnych przeciwnika.

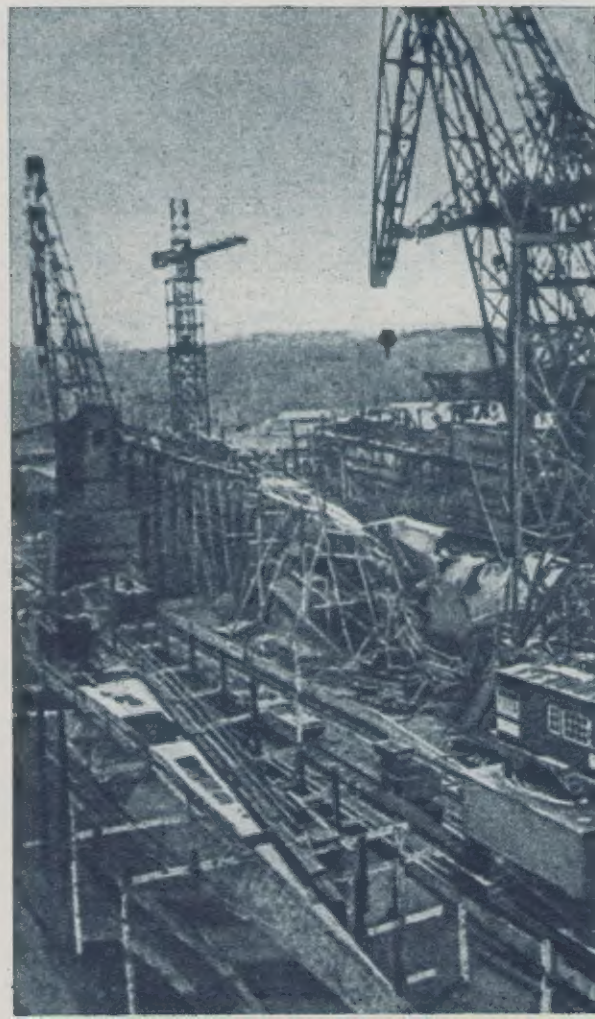
W lutym 1945 roku lotnictwo radzieckie atakowało wielokrotnie pancerniki „Lützow” i „Admiral Scheer” oraz wiele mniejszych jednostek wspierających wojska niemieckie m. in. w rejonie Elbląga, a w marcu — na zachód od Gdańska i południowy zachód od Królewca. Okręty te ostrzeliwały także rejon Gdańsk — Sopot — Gdynia. W wyniku ataków radzieckiego lotnictwa morskiego w 1945 roku zatopiono dwa pancerniki („Schleswig-Holstein” w rejonie Gdyni i „Schlesien” — w rejonie Swinoujścia; oba przy współudziale lotnictwa sił lądowych), krążownik pomocniczy „Orion”, 3 kontrtorpedowce („Z-29”, „T-155” i „T-36”), 6 dozorowców, okręt podwodny, 16 trałowców oraz 96 statków transportowych. Oprócz tego uszkodzono dalszych 12 transportowców, 4 kontrtorpedowce, 3 dozorowce, okręt podwodny i 12 mniejszych statków pomocniczych. Udział lotnictwa morskiego w bilansie strat tonażowych Niemców na Bałtyku wyniósł 59%.

W okresie od końca kwietnia 1945 roku do dnia kapitulacji samoloty radzieckie zatopiły w bazie — Swinoujście 8 transportowców i kilka okrętów wojennych.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Z LEWEJ: Niemiecki statek transportowy trafiony u polskich wybrzeży Bałtyku celną bombą FAB-250, zrzuconą z samolotu szturmowego Il-2. Statek ogarnięty płomieniami zatonął po 20 minutach.



Z PRAWEJ: Stocznia gdańska po wyzwoleniu przez wojska II Frontu Białoruskiego.

Foto archiwum

Ci z Luftwaffe



Gen. Kesselring, odpowiedzialny za zniszczenie Warszawy w 1939 r. i zbrodnie wojenne we Włoszech.



Generał Ritter von Greim, b. dowódca 5 Floty lotniczej.



Gen. Galland, jeden z asów hitlerowskiego lotnictwa, obecnie czynny w bostońskiej Luftwaffe.

Były generał Luftwaffe Ramecke bierze dziś udział w życiu politycznym NRD.



Międzynarodowy Trybunał Wojenny w Norymberdze, sądsząc głównych zbrodniarzy wojennych, orzekł o esłonkach naczelnego dowództwa Wehrmachtu, Kriegsmarine i Luftwaffe co następuje:

„Byli oni w dużej mierze odpowiedzialni za nędzę i cierpienia, które spadły na miliony mężczyzn, kobiet i dzieci. Brali oni czynny udział w dokonywaniu zbrodni, albo siedzieli cicho i spokojnie, gdy na ich oczach popełniano tak wielkie i odrażające przestępstwa jakich świat dotychczas nie widział”.

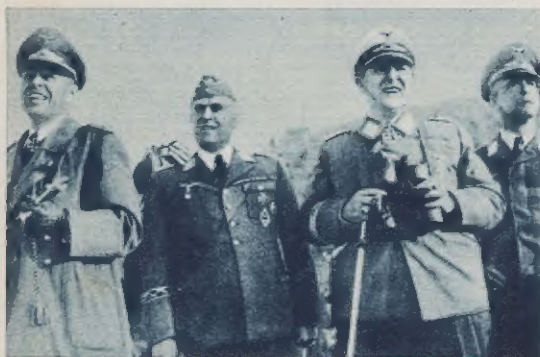
W wrześniu 1939 roku hitlerowska Luftwaffe pierwsza rozpoczęła dzieło zbrodni, bombardując otwarte miasta i wsie oraz ostrzelując ludność cywilną. Dnia 25 września generał lotnictwa Kesselring wydał decyzję bezwzględnego zombardowania Warszawy. Bomby obracały w gruzy domy mieszkalne, kościoły, szpitale i zabytki. Ilość rannych wśród ludności cywilnej wynosiła ponad 10 000 osób.

W niedługim czasie przyszła kolej na Rotterdam, Belgrad i Coventry. „Rycerze żelaznego krzyża” nie wahali się mordować bezbronnego przeciwnika ratującego się skokiem ze spadochronem. Ostrzelywanie strąconych stosowano w czasie walk powietrznych nad Anglią i na froncie wschodnim.

Równocześnie w sierpniu 1943 roku Göring, Himmler i Kaltenbrunner odbyli szereg konferencji, na których ułożono listę alianckich operacji lotniczych, określonych jako „akty terroru”, sprzecznych z nor-



Żołnierze Luftwaffe biorą udział w łapaniach do obozów koncentracyjnych. Piraci powietrzni aktywnie przyczyniali się, obok SS, policji, zapadniewi i Wehrmachtu, do wyniszczania ludności cywilnej, męcząc palce w najpotworniejszych aktach dyskryminacji.



Kesselring, Bodenschatz, Göring i Spindler obserwują z brzegu kanału La Manche odlat bombowców na Londyn.

malnymi metodami prowadzenia wojny. Wszelkie bombardowania uznano za terror i postanowiono, że „z reguły należy linczować lotników”. Takie podżeganie do mordu nie mogło pozostać bez skutku.

Gauleiter Badenii i Alzacji, osławiony Robert Wagner, wydał w swoim okręgu rozkaz zabijania wszystkich alianckich lotników, którzy zostaną zestrzeleni lub skopczą z samolotów.

Głównodowodzący Luftwaffe poleca urządzić obozy dla wziętych do niewoli lotników w obrębie dzielnic mieszkaniowych, a także przenieść 8 tysięcy brytyjskich i amerykańskich lotników do większych miast, zagrożonych przez nieprzyjacielskie ataki lotnicze.

Ze szczególnym okrucieństwem postrakowano ucieczkę 70 lotników jęńców ze Stalagu (Luft III) w Żaganiu na Śląsku, mordując w marcu 1944 roku 50 złapanych jęńców.

We Włoszech wyróżnili się okrucieństwem niemieckie oddziały spadochroniarzy w walce z włoskim ruchem oporu. Na rozkaz Kesselringa wymordowano ludność cywilną w rejonie Grappe, Corsica i Ossola.

Na terenach okupowanych, zwłaszcza w Polsce i na Białorusi, oddziały wojsk Luftwaffe biorą czynny udział obok swych mistrzów z SS w łapaniach na roboty i do obozów koncentracyjnych, a także w pacyfikacjach przeciwko partyzantom.

Na Zamojszczyźnie żołnierze z Luftwaffe uczestniczą w okrucieństwach nad ludnością polską i żydowską.

W czasie Powstania Warszawskiego oddziały hitlerowskich lotników,

pomagają policjantom Reindefartna w mordowaniu ludności Woli. Po zajęciu Sadyby żołnierze Luftwaffe z grupy gen. Rohra zabijali bez litości rannych i zdrowych powstańców.

4 sierpnia 1944 roku dowódca 6 floty lotniczej, gen. Ritter von Greim, wysunął myśl szybkiej likwidacji Powstania, a mianowicie: zrównanie Warszawy przy użyciu tylko samego lotnictwa. Do przewożenia i zrzućania bomb miały być użyte także powolne Ju 52 i wszystkie samoloty transportowe.

Wobec niemożliwości wycofania okrzonych przez powstańców oddziałów niemieckich w Warszawie, projekt ten upadł. Mimo to gen. Greim mógł mieć pełną satysfakcję. „Nurkowce, które stacjonowały na lotnisku warszawskim pod rozkazami leutenanta, kawalera krzyża rycerskiego, dokonały ogromnej pracy” — tak w swojej relacji ocenia działania lotnicze gen. von dem Bach.

I znów „rycerze żelaznego krzyża” biorą czynny udział w wymordowaniu 150 tysięcy ludności Warszawy i zagładzie miasta. Obok zbrodniarzy spod znaku SS, Reindefartna i Dirlwängera, poczytne miejsce zajmuje ówczesny dowódca 6 floty lotniczej gen. Greim.

W bieżącym roku miją 15 lat od rozgromienia Luftwaffe. Wprawdzie odrzućto zachodnoniemieckie Bundeswehry nie mają na skrzydłach swastyk, to jednak duch pogrobówców Hitlera patronuje sprawcom malowania symboli faszyzmu na murach niemieckich miast. Wystąpienia neohitlerowców w Niemiecckiej Republice Federalnej mają ideologiczne poparcie także tych, którzy podtrzymują tradycje niesławnej pamięci Luftwaffe.

Gen. Kammhuber, gen. Galland i wielu innych członków hitlerowskiego lotnictwa bierze obecnie czynny udział w rozbudowie nowej zachodnoniemieckiej Luftwaffe.

Muszą oni jednak liczyć się z tym, iż ludzkość nie zapomniła wyderzeń sprzed lat i użyje wszystkich sił, by wytrącić broń z ręki zbrodniarzy. (sk)



Dowódca hitlerowskiej Luftwaffe gen. Kammhuber (z lewej) podczas wizytacji uruchomionych na nowo zakładów lotniczych Messerschmitta w Augsburgu. Dawniej wysługiwało się Hitlerowi — dziś marzy o odwecie.



Odrzućto samoloty — silnik F-84F „Thunderstreak” w służbie lotnictwa Niemiecckiej Republiki Federalnej. Rozbudowa floty powietrznej NRP postępuje w szybkim tempie naprzód.



mieszkania. Nie wiemy nie-
stety czy gdzieś można
otrzymać stare śmigło, ale
radzimy zapytać o to kie-
rownika Aeroklubu War-
szawskiego, może coś po-
radzi.

Tadeusz Gryz z Jarocina
donosi, że jest członkiem
kluba modelarskiego przy
Technikum Przemysłu
Drzewnego w Jarocinie i
chciałby koniecznie zostać
lotnikiem. Orientując się z
listu naszego koresponden-
ta widać, że wspomniany
klub nie ma kontaktu z
najbliższym aeroklubem,
gdyż wówczas kol. Gryz
byłby poinformowany o
możliwościach szkolenia.
Dlatego też w odpowiedzi
radzimy nawiązać bliższy
kontakt z aeroklubem znaj-
dującym się na Waszym te-
renie, skąd otrzymacie wy-
czerpujące informacje, a
kto wie, może już w roku
bieżącym rozpoczniecie
wraz z kolegami szkolenie
lotnicze.

Czytelnik z Katowic pod-
pisujący się inicjałami N.
W. prosi nas o dobre mo-
delarskie plany szybowców
„Zefir” i „Foka”. Prośbę
Waszą chętnie będziemy speł-
niali, ale nie dysponujemy
jeszcze rysunkami tych
szybowców. Być może SZD
w Białsku-Białej dostarczy
nam wkrótce plany nowych
szybowców, a wówczas ta-
mięścimy je ku radości
wszystkich zainteresowa-
nych.

Redaktor KML

ANTONI Zawadzki za-
wsł Niedziak II w
powiecie Mińsk Ma-
zowiecki interesuje
się modelarstwem lotni-
czym. Prosi o tytuły no-
wych książek z tej dzia-
dziny. Możemy podać tyl-
ko jeden niestety, tytuł:
„Najprostsze modele lata-
jące”, wydany przez Ae-
roklub PRL w roku 1959.
Książkę tę można kupić w
każdym aeroklubie (cena
12 zł). Najbliższy aeroklub
dla Was to Warszawa —
Gocław. Tam też prosimy
się zwrócić.

Inny Czytelnik, Jerzy
Koronowski z Warszawy,
ma kłopot z nabyciem sta-
rego śmigła lotniczego.
Pragnie mianowicie wyko-
rzystać takie śmigło jako
element dekoracji swego

SPOŚRÓD raidów, jakie
zorganizowało w roku
1926 radzieckie towarzy-
stwo „Awlachim”, na
szczególną uwagę zasługuje
Lot nad Europą Środkową. W
dniu 31 sierpnia 1926 r. o godz.
3.25 pilot Gromow z mecha-
nikiem Rodziewiczem wylcieli
z Moskwy na samolocie typu
ANT-3 „Proletariusz” kon-
strukcji inż. A. N. Tupolewa
i przybyli do Królewca o 9.30,
zaś do Berlina o godz. 10.15.
O godz. 14.30 wyruszyli ze sto-
licy Niemiec i lądowali w Le
Bourget o 19.12, przebywszy w
tym dniu 2500 km w ciągu
13 godzin lotu.

Nazajutrz wylcieli z Le
Bourget o 6.25, a o 13.25 wy-
lądowali na lotnisku Centocel-
lo pod Rzymem. O 14.50 pole-
cieli dalej i o 19.30 lądowali
w Wiedniu. W dniu 2 września



Samolot „Proletariusz” przy warsztatach 1 pułku lotniczego
na lotnisku w Warszawie-Mokotów, podczas uzupełniania mate-
riałów pędnych oraz przeglądu po locie.



Na krótko przed odlotem — od lewej: pilot Gromow, mech.
Rodziewicz, poseł radziecki Wojkow, akredytowany przy rządzie
polskim w Warszawie.

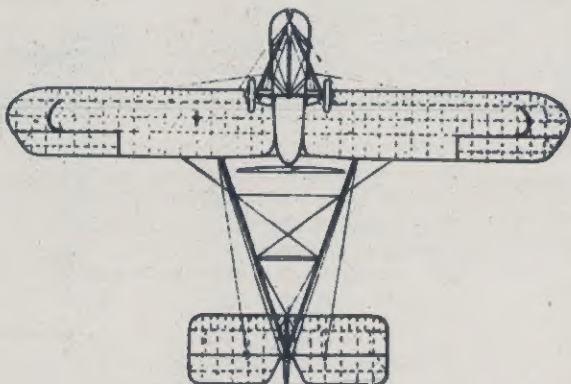
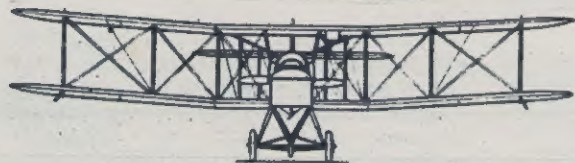
o godz. 12.00 wylcieli z Wie-
dnia i zatrzymując się po dro-
dze w Pradze i Warszawie,
przybyli do Moskwy o godz.
18.15.

W ciągu trzech dni, w tym
34 godz. 22 min lotu, Gromow
i Rodziewicz przebyli z górą
7000 km. O tym i innych ra-
dzieckich raidach lotniczych
miesięcznik „Lot Polski” pi-
sał w numerze listopadowym
z roku 1926. „Raidey te, szcze-
gólnie ze względu na okolicz-
ność, że wykonane zostały na
samolotach i silnikach wyro-
bu rosyjskiego, zasługują na
specjalną uwagę”.

Samolot ANT-3 był dwumiej-
scowym dwupłatem z silnikiem
M-5 o mocy 400 KM. Kadłub
i skrzydła pokryte falistą bla-
chą duralową. Prędkość ma-
ksymalna 225 km/h, pułap oko-
ło 600 m.

BRONISŁAW BATAJCZAK

Lamus



FE-2b. W końcu 1913 roku Królewskie brytyjskie zakłady
lotnicze w Farnborough (Anglia) opracowały samolot rozpoznaw-
czy i towarzyszący FE-2b. Pierwszego lotu dokonano w marcu
1915 roku. Samoloty tego typu brały udział w I Wojnie Świato-
wej na terenie Francji przeciwko myśliwcom Fokkera. W roku
1916 eskadry FE-2b stosowane były do nocnego bombardowania.
Ogółem zbudowano 1939 sztuk samolotów tego typu. Silnik
120-160 KM (w różnych wersjach). Załoga dwóch ludzi. Rozpię-
tość 13,5 m, długość — 10,2 m, ciężar własny — 850 kg, ciężar
całkowity — 1450 kg, prędkość maksymalna — 150 km/h, pułap
— 2700 m. Czas wznoszenia na 3000 m — 39 min. 44 sek. Uzbro-
jenie 2 km-y Lewisa,



PRĘDKOŚCIOMIERZ MODELARSKI

PREDKOŚCIOMIERZ mo-
delarski w postaci koło-
wego suwaka, opracowa-
ny na podstawie podob-
nych suwaków zagranicznych,
jest bardzo wygodny w uży-
ciu i umożliwia odczytanie
prędkości lotu modelu na jed-
nej z trzech skal, bezpośre-
dnie po otrzymaniu wyniku po-
miaru czasu lotu. Dzięki ma-
łemu ciężarowi i objętości nie
obciąża on zbyt wiele modelarza
pomagając na starcie.

Wykonanie suwaka

Tarcze przyrządu pomiaro-
wego wycinamy i naklejamy
na szkielet lotniczy około 3 mm
grubość. Po wyschnięciu kle-
ju wycinamy, oczyszczamy, a
następnie trzykrotnie cellonu-
jemy z obu stron.

W środku tarczy wiercimy
otwór średnicy 2,5 mm, w któ-
ry od spodu wkręcamy na klej
wkret do metalu M3 o długo-

ści 10 mm. Następną czynno-
ścią będzie wycięcie ze szkła
organicznego 2 mm grubości
linii odczytowej o wymiarze
20 X 100 mm. Na linii tej przy
pomocy stalowego rysika (np.
ostrze cyrkla) kreślimy pro-
stą dzielącą linię wzdłuż na
dwie części. Linie tę w odle-
głości 85 mm od jednego z koń-
ców zawiązujemy w ten sposób
(nad parą), aby utworzyła ona
zaczep umożliwiający uchwy-
cenie brzozy suwaka (patrz
rysunek).

Następnie zaczepiamy zgie-
tym końcem o brzozy suwaka
i wyznaczamy miejsce, w któ-
rym nawiercamy otwór o
średnicy 3 mm. Po założeniu
podkładki i linii na wkret
M3 możemy całość zalutować.

Na zakończenie uwaga —
prosta pomiarowa może być
zabarwiona przy pomocy tu-
szu i powinna znajdować się
na spodzie linii przylegając do
suwaka.



BIBLIOTEKA MŁODEGO LOTNIKA

POKOIK W OFICYNIE. Ni-
gel Balchin. Tłumaczenia z an-
gielskiego E. Romanowicz.
„Czytelnik”. Warszawa 1953 r.
Wydanie I. Nakład 10 206 egz.
Str. 294. Cena 16 zł.

Autor książki był w czasie
minionej wojny naukowym
doradcą brytyjskiej Rady Wo-
jennej. W r. 1945 został prze-
niesiony do „cywila” (doszedł
w wojsku do stopnia generała
brigady). Balchin przypom-
niał sobie wówczas o próbach
literackich podejmowanych w
młodości i zaczął pisać powie-
ści o tematyce wojennej. Po-
nieważ znakomicie znał ku-
lisę zmagania 1939-45 r. od stro-
ny zwycięzcy wynalazczości
zbrojeniowej i ulepszeń sprzętu
wojskowego, książki jego po-
święcone są głównie tej te-
matyce. „Pokoik w oficynie”
to historia zwalczania
tajemniczych przedmio-
tów, które zrzucały na teren
wysp brytyjskich samoloty
„Luftwaffe”.

Nigel Balchin nie ma jednak
talentu takiego np. mistrza
opowiadań sensacyjnych jaki
posiadał jego ziomek Conan
Doyle. Omalwiana powieść
Balchina jest — oczywiście
moim skromnym zdaniem —
po prostu nudnawa, co stano-
wi najcięższy grzech w tego
rodzaju twórczości. Ponieważ
jednak „Pokoik w oficynie”
zahacza tematycznie o lotni-
stwo i jednocześnie stanowi
lekturę typu rozrywkowego,
sygnalizujemy tutaj Czytelnik-
om nasze pisma ukazanie
się tej książki. Być może ich
ocena tej publikacji będzie od-
mienna.

J. Kownacki

Sposób użycia suwaka kołowego

Suwak ma trzy skale przed-
kości 44-55 km/h, 55-115 km/h,
120-275 km/h. Każda ze skal
składa się z podziałki kilome-
trowej i czasowej. Odczytanie
prędkości po nastawieniu linii
na odpowiedni czas jest już
rzeczą łatwą. Np. czas 30 sek
— 120 km/h.

Wykonawcom życzyć, aby
używali tylko skali zewnętrz-
nej i to w końcowej jej czę-
ści!

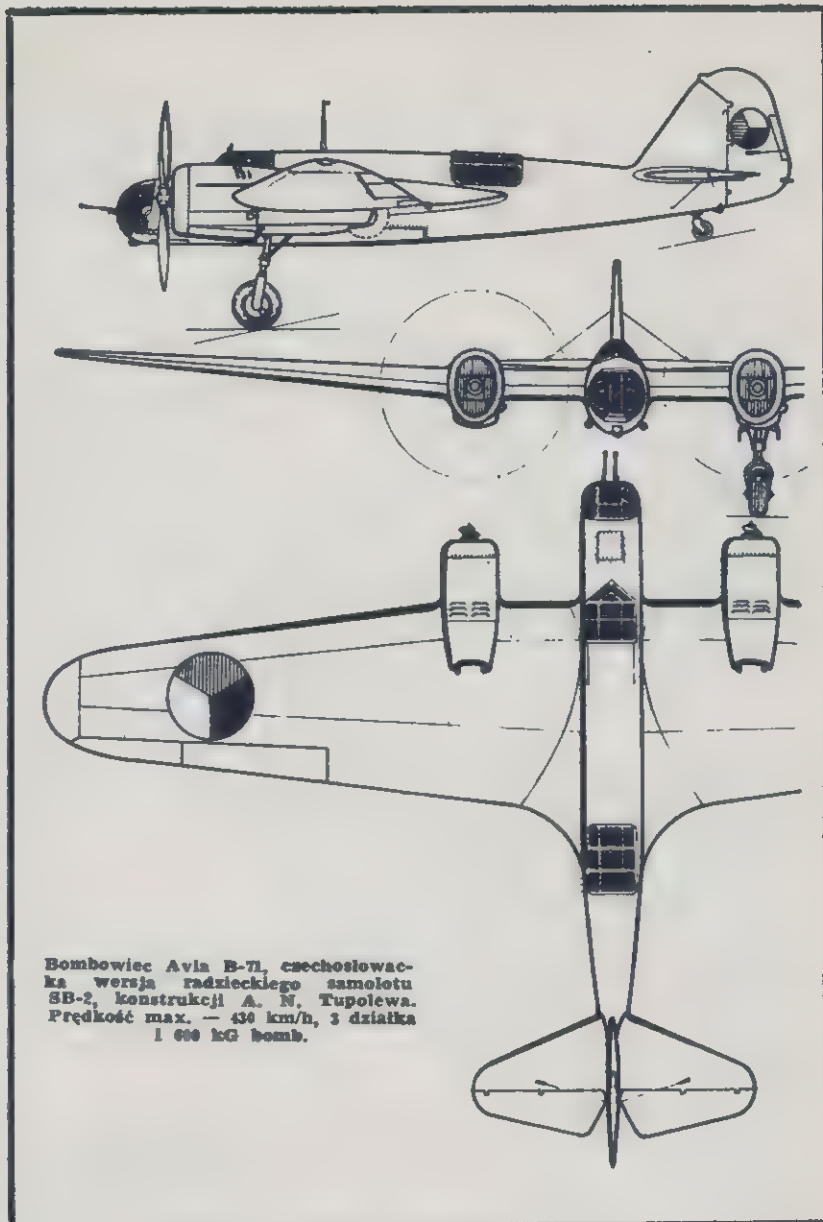
Jan Tomaszewski

Należy nadmienić, że prędkość jaką posiadał Avia B-71 (430 km/h) przewyższała prędkość ówczesnych czechosłowackich samolotów myśliwskich (i nie tylko czechosłowackich), co stawiało ten bombowiec w czołówce światowej. Podjęte zbyt późno prace nad stworzeniem rodzimego bombowca dały w efekcie szereg udanych konstrukcji, których jednak rozwój został zahamowany z chwilą wkroczenia Niemców.

Takie konstrukcje jak: A-300, A-304, Avia B-159 i Letov S-50 nie doczekały się budowy seryjnej, pozostając w stadium prób i badań jako potrójne egzemplarze prototypowe. Inaczej potoczył się rozwój myśli konstrukcyjnej samolotów myśliwskich. Ten od dawna popierany przez wyższe czynniki kierunek przeżył w Czechosłowacji wspaniałą kartę rozwoju. Spośród wielu typów projektowanych przez czechosłowacki przemysł lotniczy pięć lat przed wojną na uzbrojenie weszły dwa ciekawe myśliwce Letov S-231 i Praga BH-44, spełniające założenia nowoczesnego sprzętu. Wkrótce jednak blask tych samolotów zostaje przyćmiony nową konstrukcją inż. Novotného, pokazaną oficjalnie po raz pierwszy dnia 28 lipca 1933 r. Był to Avia B-534, ostatni model z rodziny dwupłatowców, w których firma specjalizowała się od lat. Próby i badania prowadzone nad tym samolotem doprowadziły w efekcie do opracowania dobrego samolotu myśliwskiego, odznaczającego się silnym uzbrojeniem, wielką zwrotnością i prędko-

ścią wznoszenia. Konstrukcja ta, wywodząca się od prototypu B-534, przeszła kilka wersji rozwojowych, różniących się przeważnie silnikiem, wyposażeniem i małymi zmianami konstrukcyjnymi przy zachowaniu charakteru sylwetki.

Samolot myśliwski Avia B-534 był jednomiejscowym dwupłatem konstrukcji mieszanej. Kadłub w przedniej części kryty blachą duralową (miejscami pancerną — stalową) mieścił kabinę pilota z osłoną z pleksi odsuwaną ku tyłowi. Tył kadłuba za kabiną oprofilowany duralowymi podłużnicami, kryty płótnem. Usterzenie kryte, w zależności od wersji, płótnem lub blachą. Podwozie stałe, zastrzałowe, o amortyzacji olejowej, w tylnej części kadłuba płoza ogonowa amortyzowana sznurem gumowym. Kabina pilota wyposażona w komplet przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych. W ostatniej wersji próbowano zainstalować radio. W przedniej części kadłuba między goleniami podwozia umieszczono chłodnicę oleju i wody. Napęd samolotu w pierwszych wersjach stanowił 12-cylindrowy rzędowy silnik chłodzony cieczą Hispano-Suiza 12 Ybrs o mocy 650 KM. Ostatnia z wersji Avii B-534 z 1937 roku produkowanych już seryjnie wyposażona była w silnik Hispano-Suiza 12 Ydrs o mocy 850 KM. Śmigło, w zależności od wersji, stałe lub przestawialne. Ostatnia wersja wyposażona była w dwupłatowe, metalowe śmigło przestawialne. Uzbrojenie samolotu składało się z 20 mm działka zsynchronizowanego z silnikiem i strzelającego przez kołcówkę wału oraz czterech karabinów maszynowych o kalibrze 7,7 mm, strzelających przez płaszczyznę obrotu śmigła. Ewolucyjne wersje



Bombowiec Avia B-71, czechosłowacka wersja radzieckiego samolotu SB-2, konstrukcji A. N. Tupolewa. Prędkość max. — 430 km/h, 3 działka i 600 kg bomb.

uzbrajano różnie, próbując znaleźć najwłaściwsze.

W chwili zajęcia Czechosłowacji przez Niemców był to podstawowy

myśliwiec, budowany na zlecenie dowództwa lotnictwa w dużych seriach. Był on też później używany przez Niemców do holowania celów oraz szybowców transportowych DF-230.

Dane techniczne:

Rozpiętość — 9,40 m, Długość — 8,10 m, Wysokość — 2,82 m, Pow. nośna — 23,56 m², Ciężar własny — 1 460 kg, Ciężar całkowity — 1 980 kg, Prędkość max. na 4 500 m — 405 km/h, Prędkość przelot. — 375 km/h, Czas wznoszenia na 5 000 m — 5 min, Zasięg — 600 km, Pułap — 10 600 m.

W początkach 1938 roku biura konstrukcyjne „Avii” opracowały projekty nowego samolotu myśliwskiego Avia B-35, a wkrótce Avia B-135, których pojedyncze prototypy przejęli już Niemcy. Samoloty te były na wskroś nowoczesnymi myśliwcami, ale tak jak i nowe bombowce pojawiły się za późno. Tak im, jak i ich starszym braciom — samolotom będącym już w eksploatacji w pułkach bojowych — nie pozwolono wystartować do walki.

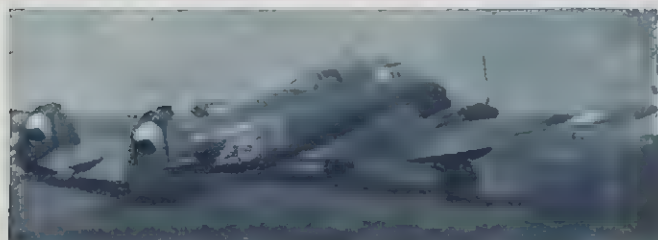
KONIEC



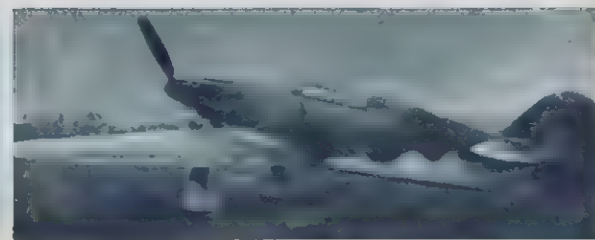
Aero A-300, prototyp bombowca z r. 1938. Prędkość max. 470 km/h, zasięg 900–2 200 km, 3 działka 22 mm i 4 k. masz. 7,7 mm, 2 silniki po 830 KM.



Avia Av-135, wersja rozwojowa myśliwca Av-35. Konstrukcja metalowa. Prędkość max. 535 km/h. Prototypy Av-35 i Av-135 wpadły w ręce Niemców.



Avia Av-158, prototyp bombowca z r. 1938. Prędkość max. 435 km/h, 3 działka i 4 k. masz. 2 silniki po 750 KM.



Myśliwiec Avia Av-35. Prędkość max. 495 km/h, zasięg 550 km, działko 20 mm, 2 k. masz. 7,52 mm, silnik 750 KM.

Uwaga, uwaga!

B-10 NADCHODZI

Napisał: JANUSZ KĘDZIERSKI

Ilustrował: JANUSZ GRABIAŃSKI

W czerwcu 1930 roku najmłodszy, lwowski, pułk lotniczy obchodził pięciolecie swego istnienia. Uroczystości rozpoczęły się rano na własnym lotnisku w Skniłowie, a miały mieć swe zakończenie i punkt kulminacyjny późnym wieczorem w ulubionej przez lotników knajpcie pod nieco pretensjonalnym mianem „Cyganeria”. Trzeba tu dodać, że lotnictwo wówczas zaczęło gwałtownie stawać się modne i coraz poważniej na tym polu zaczęło grażać dotychczasowym ulubieńcom miasta, ulanom jazłowieckim. Skutek był taki, że na lotnisku prócz normalnych w takich wypadkach delegacji wojska, władz cywilnych oraz miejscowego aeroklubu, zgromadził się ucałe nielichy tłumik wielbicieli i wielbicielek nie tyle pułku, ile poszczególnych jego przedstawicieli.

Mijał punkt po punkcie obfitego programu. Pięknie uszykowane eskadry już od kilku godzin przypiekały się na czerwcowym słończku, a zaferowany pułkownik Domes dopiero rozpoczął swe nieśmiertelne: „Żołnierze!” Jak zwykle tu zaciął się (mówca z niego był nieszczerbólny) i szukał dalszego ciągu tak wspartiale rozpoczętego przemówienia to w chmurach, to na odmiennie w szpicach swoich pięknie oczyszczonych butów.

Chociaż pułkownik często powtarzał przy różnych okazjach swoje ulubione „cudów, panie tego, nie ma!” — to jednak tego pięknego czerwcowego dnia przekonał się, że chyba niezupetnie miał rację. Bo właśnie zrobił się cud i z nieba nadeszła niespodziewanie pomoc. Oto rozległ się potężniejszy z każdą chwilą huk maszyny, idącej nisko i na pełnych obrotach silnika. Znad wyniosłego dachu parku wystrzelił na pełnej prędkości „Spdd-61”. Maszyna rozpędzona do ostateczności zeszła jeszcze niżej, prawie muskając podwoziem trawę na lotnisku. Było jasne, że pilot nabiera prędkości do jakiejś figury akrobacyjnej. Wszyscy zebrani patrzyli teraz jak urzeczeni na „Spada”. Co zrobi dalej? Jedno tylko było pewne: półdzie meldunek o ukaraniu zuchwałego pilota. W kulminacyjnym punkcie uroczystości jakieś wariackie popisy — pomimo kategorycznego zakazu latania w tym dniu nad lotniskiem!

„Spad” walił wprost na zebranych, aby w ostatnim przed zderzeniem momencie wystrzelić pionowo do góry dwoma zwiłkami korkociągu. Takiej figury nigdy jeszcze nie widział nie tylko Lwów, ale i żaden z zebranych tu lotników. Przez moment zdawało się, że maszyna wytraciwszy prędkość runie na ziemię. Ale as nad asy — bo tylko taki mógł pilotować „Spada” — w ostatnim momencie zdołał wyrównać. Znow podusił i wykręcił tuż nad samą ziemią deczkę w lewo, a następnie w prawo. Bezpośrednio potem nabral z wiatrem tyle właśnie wysokości, aby z pięknego wyrotu, nie dodając ani trochę gazu, wylądować tuż przed hangarem eskadry treningowej. Cała ta mistrzowska akrobacja miała jeszcze jedną dodatkową zaletę — trwała niezwykle krótko.

Pułkownik — jak przystało na rasowego człowieka powietrza, który też musiał być porwany popisami „Spada” — odzyskał teraz cały swój wigor i zaskoczył na pełne obroty: „Żołnierze! W tym tak uroczystym dniu...” Nikt go jednak nie słuchał. Już nie szeptem ale głośno wymieniano uwagi: „Przysięgnę, że to Pamula!”, „Kossowski, i to na dobrym gazie” — wyrokowano gdzieś indziej. Kilku z nas nie wytrzymało i podbiegło do maszyny. Brawurowy pilot zdjął okulary i wówczas zdebiliśmy. Asem okazał się por. Eugeniusz Wyrwicki, dawny „patałach” naszego pułku. Zsalutował i grzecznie odmówił zaproszenia na wieczorny bankiet. Po prostu nie miał czasu — śpieszył się na egzamin na politechnikę. W kilka minut później z rulonem pracy podyplomowej biegł do autobusu.

Dana pułkownikowi nauczka była w stylu Wyrwickiego. Nie powiedział ani słowa o dawnych czasach, dawnych krzywdach — a przecież wszyscy doskonale zrozumieli co ona oznaczała. Oto gdy kilka lat temu przybył jako młodziutki pilot do pułku, przyjęto go źle. Trochę mruk, nie „czarował” zaletami towarzyskimi, wszystkie wolne chwile poświęcał na naukę. Po prostu jakiś dziwny, nieco podejrzany typ. Zaczęła kursować plotka, że Wyrwicki boi się latać. Jak się chce psu uderzyć, to kij się zawsze znajduje

— mówi przysłowie. Stale wyznaczano Genia na jakieś podrzędne stanowiska administracyjne, utrudniano mu latanie. Wyrwicki szybko zorientował się, że trzeba uciekać z pułku póki jeszcze czas. Trafił do Poznania i dostał się tam w ręce dobrego dowódcy i świetnego pilota kapitana Pawlikowskiego. Okazało się, że rzekomy „patałach” ma nie tylko znakomitą rękę do „knypla”, ale i otwartą głowę — a co może najważniejsze charakter. Twardy, nieustępliwy charakter. Z marnego wróbelka, któremu utrudniano nawet nieśmiało podskakiwanie na piaszczystej Lewandówce we Lwowie, przeobraził się w Poznaniu na prawdziwego jastrzębia.

Meldunek o przykładowym ukaraniu „za nieprzepisowe latanie na małych wysokościach” został co prawda wystylizowany przez gorliwego adiutanta, ale nigdy nie został ani podpisany, ani wysłany. Bynajmniej nie z dobroci serca. Po prostu skompromitowałby nie Wyrwickiego, ale tych, którzy tak niedawno ocenili go nie tylko krótko, ale beznadziejnie głupio: „Nie nadaje się na pilota wojskowego”.

UWAGA, NADCHODZI!

W dniu wybuchu wojny Wyrwicki był szefem sztabu szumnie nazwanej „Brygady Pościgowej”. Można było tę niewielką jednostkę z równym powodzeniem nazwać dywizją

lub nawet armią lotniczą. Nie zmieniłoby to na jotę faktu, że cały jej skład stanowiły cztery eskadry myśliwskie pułku warszawskiego. Eskadra piąta, krakowska, na archaicznych „P-7” wypadła z rachunku już po kilku godzinach wojny.

Wyrwicki posiadał zbyt niski stopień i funkcję, aby mieć jakikolwiek wpływ na polepszenie sprawy stojącej wówczas najgorzej w lotnictwie polskim — zaopatrzenia eskadr w nowoczesne samoloty myśliwskie. W tragicznych warunkach naszej biedy technicznej musiał wykonać to zadanie jakie mu powierzono. A na kilka miesięcy przed wrześniem 1939 r. otrzymał rozkaz trudny: zorganizowanie obrony powietrznej rejonu Warszawy. Dowódcą Wyrwickiego został ten sam oficer, który nie tylko nauczył go latać po myśliwsku, ale pierwszy poznał się na jego zdolnościach i charakterze — plk Pawlikowski. W myśl powszechnie przyjętego wówczas zwyczaju dowódca zadowalał się daniem tzw. wytycznych. Do stworzenia koncepcji działania i rozpracowania szczegółów był szef sztabu — Wyrwicki.

Dowództwo brygady tuż przed wojną zdołało wypracować cały system przechwytywania wypraw bombowych nieprzyjaciela i naprowadzania na nie własnych myśliwców. Działania zostały oparte na sieci dozoru, która chociaż przestarzała (składała się wyłącznie z sieci przewodowej), właśnie jedynie w przypadku Warszawy dawała pewne możliwości wykorzystania jej, dopóki nie wycofały się posterunki przygraniczne. Co więcej — Wyrwicki zdołał też stworzyć pewną namiastkę sieci dowodzenia w powietrzu. Udało mu się wypracować prototyp systemu, który gdzieś indziej był doprowadzony do perfekcji, np. w obronie Wielkiej Brytanii. Trzeba tu było sięgnąć aż do radiowej stacji nadawczej „Warszawa 1” Kto ze starszego pokolenia nie pamięta, jak w czasie



Przyjaciele z Warszawy

nadawania normalnego programu w pierwszych dniach września następowały nagle przerwy i rozlegały się tajemnicze, złowróżbne zapowiedzi: „Uwaga, uwaga, B-10, nadchodzi!” lub „Uwaga, uwaga, przeszedł!”. Były to informacje dla dowódców kluczy, eskadr i dywizjonów będących w powietrzu. Po prostu obszar dookoła Warszawy oznaczony był szesnastoma kierunkami, a odległość od centrum miasta zakreślona trzema kołami A, B i C.

Wynik działań Brygady Pościgowej nad stolicą w okresie 1-6 września (później odkomenderowana została ona na południe) — to 43 samoloty hitlerowskie stracone na pewno, 9 prawdopodobnie i 20 uszkodzone. „Siła uderzenia polskich myśliwców — czytamy w opracowaniu historycznym — była tak wielka, że gdyby nie mniejsza prędkość i słabe uzbrojenie maszyn, dokonaliby oni niesamowitych spustoszeń w eskadrach nieprzyjaciela”. Gdy system naprowadzania działał, to ani jedna większa wyprawa niemiecka nie doszła do Warszawy. Jest rzeczą charakterystyczną, że w ciągu następnych dziesięciu dni wojny, kiedy to brygada odeszła z warszawskiej sieci dozoru, stracono jedynie 3 samoloty wroga.

MAPY WAŻNIEJSZE OD AMUNICJI

Sytuacja naziemna stała się tak krytyczna, że 7 września brygada musiała odlecieć w rejon Lublina. Wyrwicki pozostał w Warszawie. Z najstarszego lotniska stolicy, pola mokotowskiego, latał to do Lublina, to do Brześcia. Rozpaczliwie starał się nawiązać rwąc się wciąż łączność. Jego „P-11” nosił liczne ślady od pocisków nie tylko wroga. Strzelali doń nie tylko Niemcy, ale — co najboleśniej — własne, niewyszkolone w rozpoznawaniu sylwetek samolotów oddziały.

11 września wystartował do wypełnienia zadania, które miało kapitalne znaczenie dla wyniku rozgrywanej się bitwy. W tym dniu wojsko polskie było już zamknięte w kilku „workach”: Warszawa — Modlin, Kutno — Łowicz i południe Polski. Najsilniejsze, najmniej dezorganizowane zgrupowanie powstało z armii „Poznań” i „Pomorze” pod dowództwem gen. dyw. Kutrzeby nad Bzurą. Wytworzyła się tam jednak tragiczna sytuacja: po prostu zabrakło map rejonu, w którym znalazły się oddziały w wyniku gwałtownego odwrótu z Poznańskiego i Pomorza. Wszelkie zorganizowane dowodzenie w tych warunkach stało się zgola problematyczne, artyleria nie mogła prowadzić ognia.

Wyrwicki zdobył potrzebne odcińki map, wpakował wielki i ciężki rulon do kadłuba samolotu i wystartował. Lotem koszącym przemknął ponad dwoma frontami (pod Warszawą i nad Bzurą), kilkakrotnie uniknął — zdawało się pewnego — zestrzelenia i wyładował wśród wojsk Kutrzeby na przygodnym polatku.

W kilka dni później zgrupowanie armii „Poznań” i „Pomorze” stoczyło największą i najkrwawszą bitwę w kampanii wrześniowej. Zadało poważne straty Niemcom i chociaż w ostatecznym wyniku poniosło klęskę, to dzięki brawurowemu lotowi Wyrwickiego uniknęło niestety chanej masakry nie z powodu braku amunicji ale... map.

OSTATNI MELDUNEK z WARSZAWY

20 września 1939 r. było jeszcze zupełnie ciemno, gdy w kącie pola mokotowskiego — tam gdzie dawniej stał hangar aeroklubu warszawskiego — zaskoczył na małe obroty silnik „Jedenastki”. W pomroce rozświetlonej pożarami i błyskami rakiet można było rozróżnić

W jednym z ostatnich numerów dziennika „Soviet-ska Awiacja” ukazał się artykuł pła W. Aleksiejewa poświęcony rodzinie polskiej, która w czasie ostatniej wojny uratowała życie radzieckiemu lotnikowi.

Niżej publikujemy treść tego artykułu.

AGRONOM Ministerstwa Rolnictwa RSFR Sergiej Michajłowicz Gładun otrzymał list i ze wzruszeniem przeczytał:

„Drogi Mirkul! Minęło tyle lat od naszego ostatniego spotkania. Ileż wspomnień i myśli związanych jest z tymi latami... Gdy nadchodzi jesień, jedziemy z matką do Sierakowa na grzyby i odwiedzamy miejsca, gdzie pozostały ślady naszych ziemianek...”

Pamiętasz jak opowiadałeś tam o swoich towarzyszach, o Moskwie i innych miastach radzieckich? Jak cieszyłeś się, gdy chodząc razem po lesie słyszałyśmy odgłosy kanonady: Armia Radziecka nacierała...”

List kończył się słowami: „Drogi Mirkul! Pozdrawiamy cię wszyscy serdecznie i gorąco całujemy, jak brata...”

Mieczysław Śliwinski”.

W pamięci byłego nawigatora klucza odtężył obraz z września 1941 r. Załogi gwardyjskiego pułku nocnych bombowców latały wówczas na wykonanie zadań w rejonie Warszawy.

W nocy z 19 na 20 września samolot, w którym leciał Gładun, został uszkodzony. Nawigator musiał wyskoczyć ze spadochronem. Ranny i ogłuszony oficer radziecki znalazł się na tyłach wroga. Cały dzień Sergiej przeleżał w zaroślach. O zmierzchu wyprzedził ostrożnie na drogę. Zauważył w pobliżu dwoje ludzi.

— Czy mógłby mi pan dostarczyć ubranie cywilne? — zapytał Sergiej zwracając się do mężczyzny.

— Niech pan oficer poczeka, może się coś we wsi znajdzie — odpowiedział nieznajomy.

— A nie przyprowadzić tu faszystów?

Polak oburzył się. Z ust jego posypały się takie przekleństwa pod adresem okupantów, a z drugiej strony tak wielką nadzieję włożył w przybycie Armii Radzieckiej, że Sergiej zawstydzili się swego pytania. Nawigator odszedł w krzaki i położył się na ziemi. Czas płynął wolno. Gdy Sergiej stracił już nadzieję na przybycie nieznajomego i zamierzał iść dalej, usłyszał nagle za plecami szepot:

— Jest tu pan?

Uradowany oficer usłuchał wieśniaka. Polak nie mógł dostać żadnego odzienia. Wygnani z rodzimych stron uciekinierzy sami chodzili łąco ubrani. Przyznosił natomiast ranemu lotnikowi dwie butelki gorącej kawy, chleb i trochę mięsa. Porozmawiały chwilę, rozeszli się.

Rano na szosie zaczął się normalny ruch. Nagle Sergiej usłyszał za plecami sześć krzaków i szepot: „Panie, panie!” Okazało się, że był to nocny znajomy lotnika, Kazimierz Wojnicki. Przyznosił nawigatorowi chleb i sześć kostek cukru. Miał więc żywność na cały dzień.

Nabrawszy sił, Sergiej postanowił nawiązać łączność z partyzantami i kontynuować walkę z najeźdźcą hitlerowskim.

— Wroga trzeba bić zarówno na froncie, jak i na jego zapleczu — stwierdził nawigator.

Po zapadnięciu zmroku Gładun ruszył w drogę. W pobliżu Jabłonny natknął się na grupę uciekinierów.

— Nie ma tu faszystów? — zapytał nawigator.

Siedzący najbliżej ogniska mężczyzna pokręcił przecząco głową, po czym rozpoznawszy w Sergieju radzieckiego oficera, zapytał:

— Jest pan głodny?

Odpowiedź była zbyczna. Uciekinierzy poczęstowali Gładuna ciepłą strawą. Następnie Polacy udali się w dalszą drogę, nawigator zaś przeczekał do wieczora w lesie. Po zachodzie

charakterystyczną sylwetkę „puławszczaka”. Siedział w nim — o dziwo — dwu ludzi. Za sterami Wyrwicki, a obrocony doń plecami, z nogami w kadłubie — ppłk. Mateusz Iżycki (późniejszy dowódca Polskich Sił Powietrznych w W. Brytanii). Spadochronów nie zabrał. Nie starczyło już dla nich po prostu miejsca, a poza tym lot miał się przecież odbywać tuż nad ziemią.

Bez próby silnika — aby nie wywoływać nawały ognia niemieckiego — Wyrwicki dał pełny gaz. Najstarsze lotnisko Warszawy było w tym czasie pełne kraterów od bomb i granatów, a zachodni jego skraj pokrywały rowy polskich pozycji odwodowych. „Jedenastka” cudem przemknęła między lejami i za chwilę znalazła się tuż nad stanowiskami wroga. Natychmiast wbiły się w niebo rakietki oświetlające, nerwowo zagadkały przeciwlotnicze karabiny maszynowe. Ale obsługa na lotnisku wyraźnie słyszała miały, stopniowo cichnący odgłos silnika. Pierwszy, najtrudniejszy akt zuchwałej wyprawy, udał się.

Tego samego dnia, gdzieś na południowej stronie Karpát, nadbiegający żandarmi węgierscy ujrzeli dziwną scenę. Dwóch lotników bez słowa salutowało niewielki samolot, o charakterystycznie wygiętych płatach. Samolot, który ostatkiem mocy spracowanego silnika pozwolił im uniknąć niewoli niemieckiej. Żandarmi oznajmili, że są zmuszeni internować Polaków. Niby przypadkiem pozostawili ich jednak na

chwile w Budapeszcie sam na sam z rodakiem, który stale przebywał w tym kraju. Ta chwila wystarczyła, aby do odpowiednich władz polskich przekazany został przewieziony z Warszawy meldunek sytuacji oraz prośba o dyrektywy co do dalszej obrony miasta.

Podobno, gdy Orliński po pierwszym locie wysiadł z kabiny prototypu „P-1”, to nic nie powiedział do konstruktora, lecz — jak na dawnego kawalerzystę przystało — pieczołliwie poklepał smukły kadłub maszyny. Ten gest znakomitego fachowca znaczył więcej niż słowa.

„Rozpoczęła się epopeja „puławszczaka”. Więcej w niej było blasków niż cieni. A zakończenie tej całej historii to lot Warszawa — Węgry. Lot, który niby cenną kłamrą spiął dzieje tego genialnie pomyślanego i znakomicie technicznie rozwiązanego samolotu — swego czasu najlepszego pościgowca świata.

KLUCZ POLSKI NIE POWRÓCIŁ

W końcu maja 1940 roku spotkałem Wyrwickiego na lotnisku Bron pod Lyonem. Pomagał niewprawnemu francuskiemu mechanikowi przy próbie uzbrojenia myśliwskiego „Caudrona”. Niepoprawny optymista tym razem nie uśmiechał się: „Szukamy się już pod Paryżem, a my zaczynamy się dopiero grzebać przy maszynach. I to drewnianych gratach, zawieszonych w lataniu dla Francuzów. Pół roku nieróbstwa,

dział ruszyli dalej. Dotarłszy do wału nad Wisłą ukrył się w zaroślach, aby odpocząć.

Obudził go dźwięk mowy polskiej i okrzyki Niemców, którzy wysiedlali miejscową ludność. Sergiej pomyślał, że jeśli w tym rejonie nie ma partyzantów, to z pewnością natknął się na nich za Wisłą. Ale jak przejść przez most? Pojedynczo jest to niemożliwe. W kolumnie przesiedleńców również można zwrócić na siebie uwagę. Ryzyko duże, lecz myśli o partyzantach przewyciężyła wahań.

Nadciągnęła nowa grupa przesiedleńców. Gładunowi udało się niepostrzeżenie wejść do kolumny. Uczępił się ciągniętego przez mężczyznę wózka i zaczął go popychać. Kobieta pomagająca pchać wózek zbliżała na jego widok.

— Cicho pani, cicho — szepnął Sergiej.

W czasie odpoczynku kobieta powiedziała coś mężczyźnie i ten poczęstował Sergieja chlebem. Między wysiedleńcami przechadzali się konwojenci. Polacy ryzykując życiem ukrywali radzieckiego oficera. Przekroczywszy most Gładun szedł jeszcze jakiś czas w kolumnie, po czym, wybrawszy dogodny moment, zbiegł.

Przy pomocy miejscowej ludności Sergiej dotarł do lasu. Partyzantów tam już nie było. W jednej z ziemianek mieszkali polscy wysiedleńcy. Przechowywali oni Gładuna przez kilka tygodni. Następnie do rejonu tego przybyła niemiecka jednostka. Sergiej musiał przenieść się na inne miejsce. Zaczęły się jesienne śloty. Zrobiło się chłodno. Wskutek złego odżywiania i wilgoci organizm stał się słabszy. Szukając schronienia Sergiej natknął się na ziemiankę. Mieszkała w niej rodzina wysiedleńców — matka Józefa Śliwskiego, jej synowie — Henryk, Dionizy, Zdzisław i Mieczysław oraz córki — ośmioletnia Teresa i siedmioletnia Basia.

Nie od razu pani Józefa zgodziła się na ukrywanie u siebie tak niebezpiecznego gościa.

— Jeśli znajdą was Niemcy, to wszystkich nas powieszą na jednej gałęzi — mówiła Śliwska.

Trudno było się temu dziwić. Nie ulega bowiem wątpliwości, że faszyci tak właśnie by postąpili. Długo dzieci przekonywały matkę, długo też wahała się pani Józefa. Rano Sergiej wybierał się w drogę. Lecz serce pani Józefy nie wytrzymało.

— Co będzie, to będzie! Zostańcie.

Przeszło dwa miesiące rodzina Śliwskich ukrywała ranego oficera radzieckiego, dzieląc się z nim skąpymi zapasami żywności. Dzieci bacznie pilnowały, aby hitlerowcy nie zaskoczyli znielacka Śliwskiego. Nawet siedmioletnia Basia, zauważywszy w pobliżu Niemca, przybiegała do ziemianki wołając:

— Panie Mirkul! Żołnierze, żołnierze!

Mirkiem nazywano Sergieja Gładuna dlatego, aby nie ujawnić przed otoczeniem, iż nie jest on Polakiem. Dwukrotnie faszyci przychodzili do ziemianki, w której ukrywał się Sergiej i tylko dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności wszyscy uniknęli śmierci.

Tak minął grudzień. W styczniu rozpoczęła się ofensywa Armii Radzieckiej. Niemcy odstępowały. Pewnego dnia zjawili się żołnierze radzieccy. Byli to radosne, niezapomniane chwile.

Wraz z tą jednostką Sergiej ruszył na zachód, a po miesiącu nawigator ścisłali koleje w jego macierzystym pułku...

Nadszedł dzień swięcstwa. Sergiej Gładun zwolnił się do rezerwy. Lecz czas nie wykreślił z pamięci polskich przyjaciół. Wiele listów napisał do Polski szukając tych, którym zawdzięczał życie. I oto we wrześniu miesięcznik „Polska” opublikował notatkę, że do tamtejszej redakcji zgłosiła się rodzina Śliwskich. Ludziom tym podano adres Sergieja Gładuna.

Wkrótce przyszedł wzruszający list od Mieczysława Śliwskiego, który w tym czasie liczył zaledwie 18 lat. Przeczytawszy list Sergiej Michałowicz powiedział:

— Nigdy nie zapomnę polskich przyjaciół. Szczególnie wdzięczny jestem Józefie Śliwskiej, która narażała życie wszystkich członków rodziny, aby uratować radzieckiego oficera.

Oto jeden z przykładów bezgranicznej przyjaźni naszych narodo-

demoralizacji, a teraz „lapu-capu” na front. Czyż to dziwne, że Hitler idzie wszędzie jak w dym, gdy ma stale z „durniami” do czynienia? Przecież ja teoretycznie jestem dowódcą dywizjonu, a nie wiem czy zdążę wyszukać na czas chociaż jeden klucz trzysamolotowy”.

Zdażył. Ale już w tydzień później do dowództwa polskiego lotnictwa w Paryżu nadszedł krótki fonogram z „Groupe de Chasse II/10”: „Ce matin la patrouille polonaise du Commandant Wyrwicki a attaque avec bravoure une formation aerienne de bombardiers allemands proteges par de nombreux chasseurs Messerschmitt-109”. Ancun des Polonais n'est revenu a la base.”

W niewiele dni później Francja kapitulowała. Większość lotników polskich udało się jednak przedostać do W. Brytanii. Tam przyszedł wreszcie tak upragniony okres powożenia samolotów z białoczerwonymi szachownicami na skrzydłach. Tym szybciej był zapomnienia pokrył ludzi i fakty z czasów najcięższych naszych walk i klęsk. W blasku zwycięstwa odeszły w cień nie pamięci ci nieliczni, którzy przeciwstawiali się potęgze „Luftwaffe” w tragicznych dniach kampanii wrześniowej 1939 r. i francuskiej 1940 r.

*) Dziś rano klucz polski majora Wyrwickiego odważnie zaatakował niemiecką wyprawę bombową osłanianą przez liczne myśliwce typu „Messerschmitt 109”. Zaden z Polaków nie powrócił do bazy.

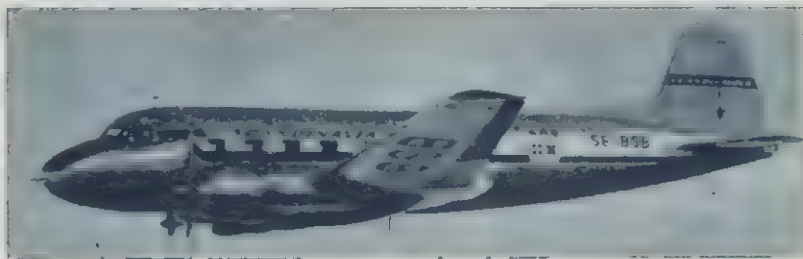
SAMOLOT SAAB „Scandia” nie jest maszyną nową, ale wciąż spotykaną na szlakach komunikacyjnych Europy i Ameryki Południowej. Opracowany w 1944 r. dla zastąpienia Douglasa DC-3, samolot ten został oblatany 16 listopada 1946 r. W listopadzie 1948 r. ukazały się pierwsze maszyny seryjne oznaczone SAAB 90A-2. Samolot „Scandia” przeszedł niezwykle wszechstronne próby w locie. Prototyp został wyposażony w różne urządzenia pomiarowe filmowane przez kamery. Program prób obejmował 200 lotów doświadczalnych w czasie 247 godzin 18 minut. W tym czasie wykonano 520 000 pomiarów automatycznych, nie licząc startów i lądowań filmowych ze specjalnego ruchomego wózka na pasie długości 450 m; kamery 16 mm o prędkości zdjęć 64 na sek.

W 1950 r. SAAB 90A-2 przebył trasę 11 500 km, z Linköping w Szwecji do Sao Paulo w Brazylii, w czasie 35 godzin i 15 min lotu. „Scandia” była poza tym demonstrowana w wielu stolicach europejskich, w USA, a nawet w Abisynii.

W 1951 r. 6 samolotów „Scandia” zostało zakupionych przez brazylijskie towarzystwo transportowe VASP do obsługi najbardziej wówczas ożywionej linii na świecie Sao Paulo — Rio de Janeiro. W 1953 r. Brazylia zamówiła 4 dalsze maszyny, ponieważ okazały się one bardzo ekonomiczne i wygodne w użytkowaniu. Około 10 „Scandii” zakupił również SAS, a znaczną ilość samolotów tego typu wyprodukowano na zamówienie szwedzkiego lotnictwa wojskowego. W 1951 r. zakłady Boeing (USA) zamierzały zakupić licencję „Scandii”, lecz zrezygnowały z tego z uwagi na przewidziany rozwój samolotów turbośmigłowych i turboodrzutowych.

„Scandia” jest całkowicie metalowym dolnopłatem, przeznaczonym do przewozu 24–32 pasażerów i 4 członków załogi. Łączna pojemność komór bagażowych — 11 m³. Podwozie trójkołowe — wciągane w locie.

Dwa silniki tłokowe Pratt-Whitney R-2180 El „Twin-Wasp” o mocy 1 400 KM każdy (1 300 KM z wtryskiem wody). Śmigła czteropłatowe. Max. pojemność zbiorników paliwa — 3 400 l.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Osiągi:	
Rozpiętość	— 27,900 m	Prędkość max. (2375 m)	— 455 km/h
Długość	— 21,314 m	Prędkość przelotowa (3 000 m)	— 370 km/h
Wysokość	— 7,080 m	Prędkość wznoszenia (0 m)	— 450 m/min
Pow. nośna	— 85,70 m ²	Pułap praktyczny	— 8 700 m
Wydłużenie	— 9,15	Pułap z 1 silnikiem	— 3 000 m
Ciężary:		Zasięg	— 2 400 m
Ciężar własny	— 9 900 kG	Start na przeszkodę 15 m	— 325 m
Ciężar max.	— 16 000 kG	Start z 1 silnikiem	— 1 200 m
Ciężar handlowy	— 4 320 kG	Lądowanie z nadprzeładowością 15 m	— 940 m
Obciążenie pow.	— 185 kG/m ²		
Obciążenie mocy	— 4,42 kG/KM		

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

LBS-3 • JAPONIA

W latach powojennych zbudowano w Japonii cały szereg szybowców własnej konstrukcji. Niektóre z nich budowane są seryjnie. Są to przeważnie szybowce treninowe. Z dwóch japońskich szybowców wyczynowych na uwagę zasługuje szybowiec LBS-3, zaprojektowany na uniwersytecie w Tokio i zbudowany w okresie od września 1955 r. do lipca 1956 r. W budowie szybowca zastosowano konstrukcję przekładkową, np. pokrycie kadłuba wykonane jest z dwóch warstw laminatów (masa plastyczna) rozdzielonych wypełniającą warstwę balsy. Kadłub taki odznacza się sztywnością wielokrotnie wyższą niż spotykana w klasycznych konstrukcjach sklejkowych.

LBS-3 jest wolnonośnym grzbietopłatem o bardzo prostych lecz opływowych liniach. Skrzydła trapezowe mają profil laminarny NACA 63 A 716 u nasady i 712 na końcach. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem noskowym. Hamulce aerodynamiczne płytowe.

Kadłub o przekroju owalnym, konstrukcji skorupowej. Osłona kabiny pilota jest wytłoczona z jednego arkusza pleksi.

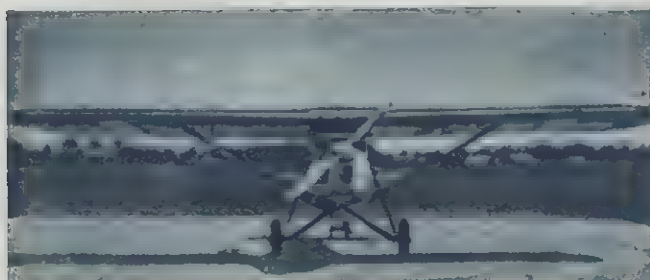
Usterzenie klasyczne, o obrysie trapezowym. Na sterze wysokości umieszczono klapkę wyważającą.

Podwozie wykonane w postaci płozy, amortyzowanej kółkami gumowymi. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Ciężary:	
Rozpiętość	— 16,00 m	Ciężar własny	— 285 kG
Długość	— 7,60 m	Ciężar całkowity	— 280 kG
Wysokość	— 1,16 m	Obciążenie powierzchni	— 24,0 kG/m ²
Powierzchnia nośna	— 15,05 m ²	Osiągi:	
Wydłużenie	— 17,0	Doskonałość max.	— 32,0

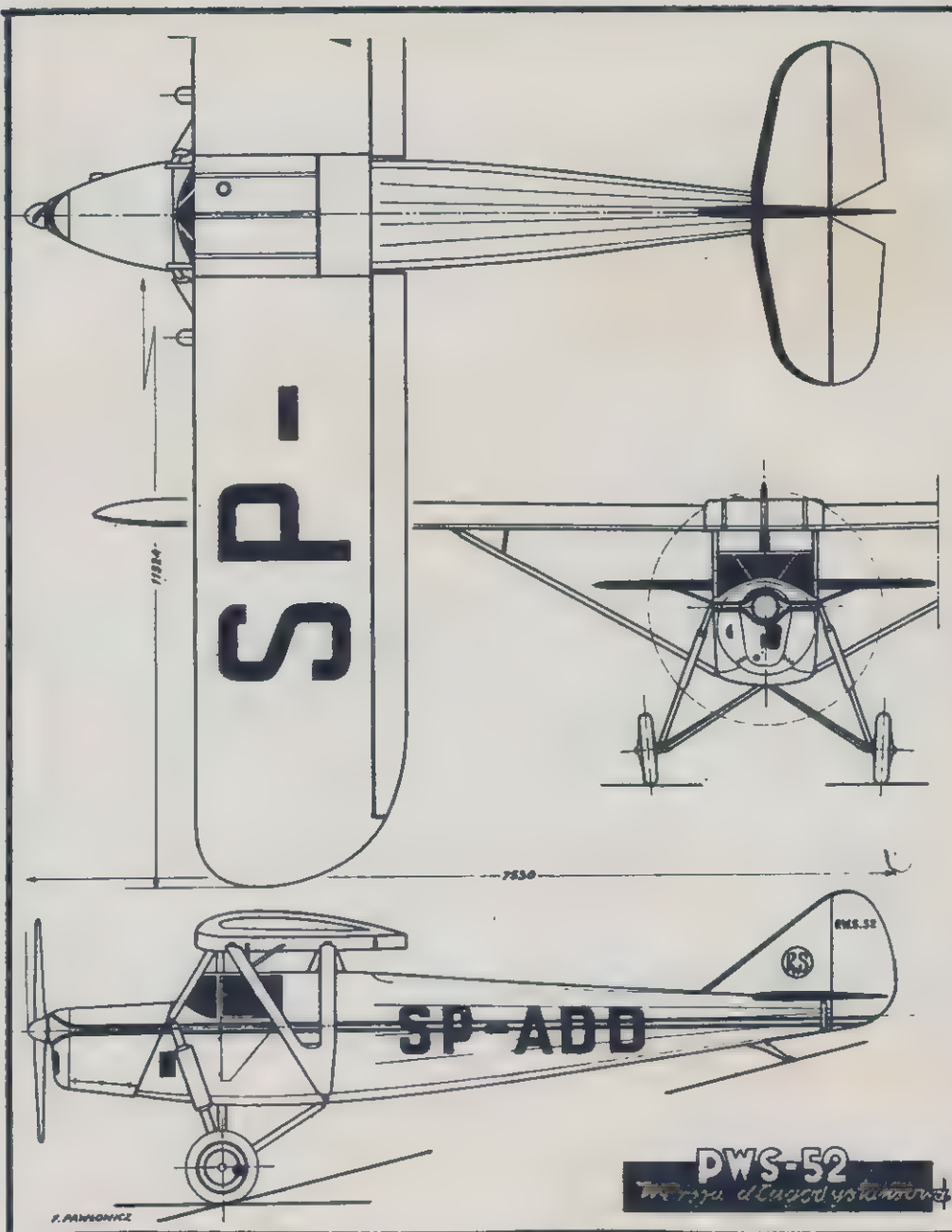


Samolot turystyczny PWS-52

SAMOLOT PWS-52 był górnopłatem o składanych skrzydłach. Samolot ten różnił się od prototypu pewnymi zmianami, przystosowującymi go do dalekich przelotów. Wzmocnione zostały skrzydła, a także podwozie oraz pewne elementy kadłuba. Bagażnik, który znajdował się za fotelami załogi, wykorzystany został na wbudowanie głównego duralowego zbiornika paliwa o pojemności 368 l. Zasilanie zbiornika opadowego, który tworzył baldachim, odbywało się z pomocą pompy napędzanej przez silnik lub też ręcznie. Zbiornik główny zaopatrzone był we wskaźnik „Maxima 11”, pokazujący ilość paliwa we wszystkich zbiornikach w kadłubie. Pozostałe dwa zbiorniki kadłubowe — odłączalne. Całkowita pojemność zbiorników wynosiła 761 l, co pozwalało na 27-godzinny lot bez lądowania. Max. pojemność zbiorników oleju — 38 l. W celu ułatwienia wsiadania górna część kabiny była odsuwana. Z tyłu, za kabiną znajdował się obszerny bagażnik, pozwalający na umieszczenie gumowej łodzi ratunkowej, która była wyciągana lin-

ką. Okucia podwozia umożliwiałą zabudowę pływaków. Dla zabezpieczenia pokrycia samolotu przed wpływami wysokich temperatur płótno pokrywające kadłub i płat powleczone były tzw. cellonem tropikalnym. Podwozie — zaopatrzone w amortyzację olejowo-powietrzną PZL. Samolot PWS-52 wyposażony był w tej wersji w silnik szeregowy o chłodzeniu powietrznym „Gipsy-III” o mocy 120 KM oraz śmigło metalowe. W 1931 r. staraniem Podlaskiej Wytwórni Samolotów zorganizowany został na tym samolocie lot dookoła Polski. W dniu 15 sierpnia nastąpił start z lotniska Okęcie. Samolot pilotował por pil. Lewoniewski, jako towarzysz leciał inż. Rękawek. Długość startu przy ciężarze użytkowym 566 kg wynosiła 420 m. Trasa długości 1754,6 km przebyta została w ciągu 12 godzin 35 min z przeciętną prędkością 140 km/h. Lot ten został wykorzystany w celu sprawdzenia sterowności przy dużym obciążeniu. Prototyp samolotu PWS-52 był opisany w „Skrzydlatce” Nr 45/1959 r.

FELIKS PAWŁOWICZ



Zdjęcie ze zbiorów autora



DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	11,524	m
Długość	—	7,530	m
Wysokość	—	2,300	m
Ciężar własny	—	480	kg
Max. zasięg teoretyczny	—	4 100	km
Pułap osiągnięty przy zapale paliwa na 10 h	—	5 300	m
Prędkość max.	—	180	km/h
Max. obciążenie powierzchni	—	60	kg/m ²
Max. obciążenie mocy	—	9,7	kg/KM



„SKRZYDLATA POLSKA” Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, Tel. 4-00-61-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).

Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” — Warszawa ul. Wilecza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84858. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch” rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa” w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni. Przedruk dozwolony tylko z podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedzińska, NUMER PODPISANO DO DRUKU 3.III.1960 R. Zam. 1322/C C-52



RAKIETA PO SWIECIE

TEN MA GŁOWĘ



Niezły pomysł: Jeden z narciarzy francuskich stosuje podczas długich biegów taki oto dodatkowy napęd: w posadzi pedału napędzającego śmigła uruchamianego przez silniczek umieszczony na plecach. Na zdjęciu — wyjazd w góry.

W FABRYCE ŚMIGŁOWCÓW



Tak wygląda hala montażowa śmigłowców turbinowych Westland S-55 „Wessex” w Yeovil (Anglia). Śmigłowce tego typu mają być w marynarce brytyjskiej używane do zwalczania łodzi podwodnych, następując samoloty typu „Gannet”.

Z WNĘTRZA LOTNISKOWCA



Angielskie samoloty szturmowe NA.39 mogą również operować z pokładu lotniskowców. Na zdjęciu: NA.39 ze złożonymi skrzydłami i „skróconym” kadłubem w drodze na pokład z luków we wnętrzu kadłuba lotniskowca „Victorious”.

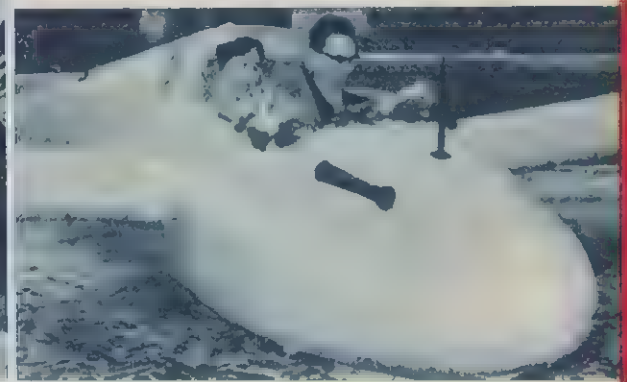
GRUNT TO KRÓTKI START



Oto jeden z amerykańskich doświadczalnych samolotów skróconego (oraz pionowego) startu, zbudowany w zakładach Fairchild. U góry: Próba skróconego startu. Niżej: Widok z boku nowej maszyny.



TO JEST ENTUZJAZM



W ten sposób dwoje holenderskich szybowników dokumentuje swój entuzjazm dla szybownictwa, składając po otrzymaniu ślubu w kabinie szybowca.

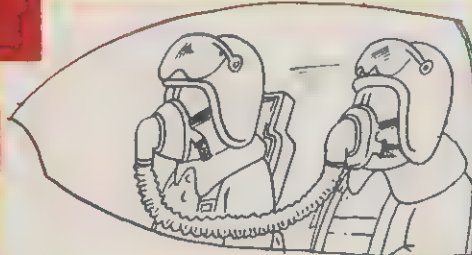
MODEL Tu-116 W MUZEUM PRAGI

W Narodowym Muzeum Techniki w Pradze Czeskiej znajduje się, wśród innych eksponatów, piękny model radzieckiego olbrzyma turbośmigłowego Tu-116. Model wzbudza zrozumiałe zainteresowanie wśród zwiedzających.



KINO W SAMOLOCIE

Pasażerowie linii TAI w czasie lotu na Tahiti mają możliwość podziwiania na ekranach zainstalowanych w przedziałach samolotu filmów o tematyce tahitańskiej.



Bes słów



PRZEGŁĄD LOTNICTWA

CYWILNEGO

Skrydłata
POLSKA

MARZEC
1960

Nr 6



Sportowe imprezy lotnicze w 1960 roku

Po długich dyskusjach, w których bardzo istotnym momentem było rozważanie możliwości budżetowo-finansowych Aeroklubu PRL, Prezydium Zarządu Głównego zatwierdziło ogólny kalendarz sportowych imprez lotniczych na 1960 r. Obejmuje on dziesięć pozycji imprez krajowych, traktowanych jako zawody centralne (ogólnopolskie) i siedem pozycji udziału naszych reprezentacji w głównych imprezach zagranicznych.

W dziedzinie modelarstwa lotniczego kalendarz przewiduje przeprowadzenie następujących zawodów centralnych:

- VI Zawody Modeli Szybowców Zboczowych w Ustianowej, w dniach 17–18. VI.
- XXV Mistrzostwa Polski Modeli Latających w dniach 8–12. VI.
- V Mistrzostwa Polski Modeli na Uwięzi w Gdańsku, w dniach 21–25. IX.

Miejsce XXV Mistrzostw Polski, które mają mieć charakter zawodów jubileuszowych, z udziałem zaproszonych ekip zagranicznych — nie zostało jeszcze ustalone. Pod uwagę brane są Lisie Kąty, z racji doskonałych warunków kwaterekowych tej szkoły.

Szybownictwo będzie miało tylko jedną imprezę centralną, mianowicie VI Szybowcowe Mistrzostwa Polski, które zostaną rozegrane w Lesznie w dniach 14–28. VIII. Podobnie sport spadochronowy przeprowadzi też jedno tylko zawody centralne — VI Spadochronowe Mistrzostwa Polski, na lotnisku Aeroklubu Ostrowskiego, w dniach 18–25. IX.

Imprezy samolotowe otwiera wiosenny XII Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki, który Aeroklub Krakowski przeprowadzi na lotnisku Rakowice w dniach 23–28. V. Jakkolwiek impreza ta jest w całości organizowana przez Aeroklub Krakowski, to jednak z uwagi na jej poważny program i dużą wartość sportowo-wyszkoleniową została zaliczona do kalendarza imprez centralnych. Poza tym zostaną rozegrane Samolotowe Mistrzostwa Polski wraz z Mistrzostwami Akrobacji Samolotowej i Samolotowe Mistrzostwa Juniorów. Ani miejsce, ani dokładne terminy przeprowadzenia tych zawodów nie są jeszcze ostatecznie zdecydowane, gdyż rozważana jest ewentualność rozegrania ich w terminach zbliżonych z mistrzostwami lotnictwa wojskowego, ze wspólnym zakoń-

zeniem na tym samym lotnisku. W przypadku zrealizowania tego projektu dzień zakończenia imprez łączyłby się z zakrojonymi na szeroką skalę centralnymi pokazami lotniczymi.

Sport balonowy ma zapewnione przeprowadzenie Zawodów Balonowych im. Franciszka Hynka w Warszawie, w dniu 4. IX, które będą traktowane jako nieoficjalne balonowe mistrzostwa Polski. Warunkowo wpisane zostały do kalendarza Zawody Balonowe o Puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich w Poznaniu, w dniu 12. VI. Ich przeprowadzenie uzależnione jest od wygospodarowania dodatkowych funduszy.

Co do udziału naszych reprezentacji sportowych w imprezach zagranicznych, to większość pozycji planu uzależniona jest od powiększenia przez Ministerstwo Finansów przyznanego Aeroklubowi PRL limitu dewizowego na rok bieżący. Odpowiednie wnioski w tej sprawie zostały przez Prezydium Zarządu Głównego złożone i oczekuje się pozytywnego raczej załatwienia sprawy. Tak więc Aeroklub PRL zamierza w bieżącym roku obesać swoimi reprezentacjami następujące zawody zagraniczne:

- VIII Szybowcowe Mistrzostwa Świata FAI w NRF, w dniach od 29. V. do 20. VI. (łącznie z okresem treningu przygotowawczego).
- V Spadochronowe Mistrzostwa Świata FAI w Bułgarii, w dniach od 31. VII. do 7. VIII.
- Mistrzostwa Świata Modeli Latających w Anglii, w dniach od 30. VII. do 2. VIII.
- Samolotowy Europejski Lot FAI (trasa i daty jeszcze nie ustalone przez FAI).
- Międzynarodowe Zawody Modeli wodnosamolotów w Jugosławii — 15. VIII. (data jeszcze nie ustalona przez organizatora).
- Międzynarodowe Zawody Hydromodeli w Jugosławii — 15. VIII.
- Mistrzostwa Świata Modeli na Uwięzi na Węgrzech, w dniach 8–12. IX.

Jak zatem widać, zarówno krajowe jak i zagraniczne pozycje kalendarza imprez sportowych na rok bieżący przedstawiają się bardzo interesująco i można sobie chyba jedynie życzyć, żeby wszystkie z nich udało się zrealizować, a przy tym w miarę możliwości z nienajgorszymi wynikami.



Spadochrony szczelinowe, ich zastosowanie, taktyka i teoria skoków na cel

WITOLD TRACZ, Mistrz Sportu

Masowe zastosowanie wyczynowych spadochronów szczelinowych datuje się od III Spadochronowych Mistrzostw Świata w Moskwie w 1958 roku, kiedy to dwie ekipy: radziecka i bułgarska postępując się tymi spadochronami uzyskiwały bardzo dobre wyniki w skokach celnościowych.

Biorąc pod uwagę powyższe wyniki oraz wiele zalet, jakie posiada spadochron szczelinowy, począwszy od 1957 roku w różnych krajach rozpoczęto produkcję lub dokonywano przeróbek spadochronów ćwiczebnych na wyczynowe spadochrony szczelinowe.

W Polsce najbardziej odpowiednim do tego celu okazał się okrągły spadochron jedwabny „ST-1”, który po wycięciu szczeliny w czaszy i dokonaniu kilku poprawek oraz domontowaniu linek z koleczkami sterującymi nazwano „ST-1-5”.

Z chwilą rozpoczęcia produkcji nowych spadochronów szczelinowych i dokonaniu pewnych zmian jak między innymi zwiększenie długości linek nośnych, wykonanie obrzeża szczeliny, zmiana jej kształtu itp. powstał typowy polski spadochron szczelinowy, który nazwano „ST-5”. Ostatnie IV Spadochronowe Mistrzostwa Świata i V Spadochronowe Mistrzostwa Polski potwierdziły wysoką klasę spadochronu „ST-5”.

Porównując spadochron „ST-5” z zagranicznymi spadochronami szczelinowymi można stwierdzić, że „ST-5” jest mało sterowny, ale za to bardziej sterowny i zwrotny, co jest dużą jego zaletą podczas skoków na celność lądowania.

WYPADKI I WALKA Z NIM. Wprowadzenie spadochronów szczelinowych do szkolenia wyczynowego było przyczyną powstania szeregu przesłanek i wypadków, typowych dla tego rodzaju spadochronu, które okazały się dotychczas trudne do wyeliminowania. Prawdopodobnie w związku z powyższym, francuskie władze kontrolne lotnictwa cywilnego (odpowiednik naszego KCSP) zabroniły dotychczas, używania spadochronów szczelinowych przez skoczków francuskich.

Wypadki te, typowe dla wszystkich rodzajów spadochronów, to tak zwane popularnie „kalafior”, które występują na zwykłym spadochronie są bardzo łatwe do usunięcia i nie przedstawiają specjalnego niebezpieczeństwa nawet dla średnio zaawansowanego skoczka. Natomiast „kalafior” spadochronu szczelinowego jest zjawiskiem bardzo niebezpiecznym i aby z nim walczyć należy wiedzieć jak i dlaczego on powstaje i kiedy należy się go spodziewać. Skutkiem niżej podanych nieprawidłowości powstałych w czasie otwierania się spadochronu,

czasza spadochronu — o zmniejszonej powierzchni (spłątana lub przedzielona linkami) nie jest w stanie w dostatecznym stopniu zmniejszyć prędkości opadania skoczka. Strugi powietrza przechodząc przez szczelinę w zależności od jej położenia, mogą powodować obroty spadochronu i skoczka, które będą tym szybsze im większa będzie prędkość opadania.

Jeśli w tym czasie skoczek otworzy spadochron zapasowy, to może z kolei zaistnieć wypadek skrajnie niebezpieczny — dwóch spadochronów.

Najczęściej „kalafior” powstaje wskutek:

- 1) Częściowego zwinięcia się i zakleszczenia dwóch przeciwnych klinów czaszy z linkami,
 - 2) częściowego przewinięcia się czaszy przez szczelinę,
 - 3) przewinięcia się kilku linek nośnych przez czaszę spadochronu.
- Aby do tego nie dopuścić (zmniejszyć możliwości zaistnienia wypadku) należy:
- a) do skoków ze spadochronem szczelinowym dopuszczać tylko skoczków, którzy opanowali styl opadania i potrafili utrzymać właściwą pozycję w chwili otwierania spadochronu,
 - b) zwracać szczególną uwagę na dokładność składania tego typu spadochronu (dokładne wyrównywanie dolnego obrzeża czaszy i linek),
 - c) przed rozpoczęciem szkolenia na spadochronie szczelinowym, pouczyć skoczków o postępowaniu podczas wypadku,
 - d) w razie zaistnienia wypadku „kalafiora” na spadochronie szczelinowym, trzeba natychmiast przeciąć linki, które przeszły przez czaszę lub blokuja prawidłowe otwarcie spadochronu, a następnie po ustaniu obrotów niezwłocznie otwierać spadochron zapasowy. Jeśli wysokość na to pozwala, można odciąć całkowicie spadochron główny i ratować się na zapasowym,
 - e) gdy z jakiegokolwiek powodów, niezależnych od skoczka (spłątania się czaszy, niska otwarcie się spadochronu głównego itp.) nie będzie możliwości ratowania się za pomocą odcięcia linek, a spadochron zapasowy zostanie otwarty, to nie należy dopuścić do zetknięcia się „kalafiora” i jego linek z otwartym spadochronem zapasowym. Aby tego uniknąć, lub opóźnić moment skrajnego należy w czasie obrotów ściągać zewnętrzne, dolne linki spadochronu zapasowego — a jeśli czas i wysokość na to pozwalają starać się odciąć wszystkie linki spadochronu głównego (kalafiora),
 - f) przyjąć jako zasadę, że spadochron szczelinowy powinien być całkowicie otwarty co najmniej na wysokość 800 m,
 - g) skoczek posługujący się spadochronem szczelinowym musi posiadać gotowy do użycia (otwarty) ostry nóż umieszczony w łatwo dostępnym miejscu zabezpieczony pochwątką.

Wszystkie powyższe przyczyny i sposoby nie wyczerpują całości zagadnienia powstawania wypadków na spadochronach szczelinowych i walki z nimi. Przyczyny należy się doszukiwać raczej w niedopracowaniu konstrukcyjnym danego typu spadochronu. Sądząc po ostatnich konstrukcjach zagranicznych spadochronów szczelinowych można stwierdzić, że już rozpoczęła się ewolucja w tej dziedzinie, która zapewne między innymi ma na celu wyeliminowanie wyżej podanych wypadków.

TAKTYKA I TEORIA SKOKU ZE SPADOCHRONEM SZCZELINOWYM. Warunkiem rozpoczęcia nauki skoków na celność lądowania na nowym typie spadochronu, a na spadochronie szczelinowym w szczególności, jest wykonanie na nim kilku skoków zapoznawczych w celu poznania jego właściwości lotnotaktycznych.

Charakterystyczną cechą tego typu spadochronu (ST-5) jest to, że nie lubi on gwałtownego szarpania za kołki sterujące, powoduje to bowiem utratę stateczności (silne kołysania), a co za tym idzie — zmniejszenie możliwości sterowania nim. Silne kołysania na małej wysokości mogą być ponadto przyczyną poważnego urazu w czasie lądowania.

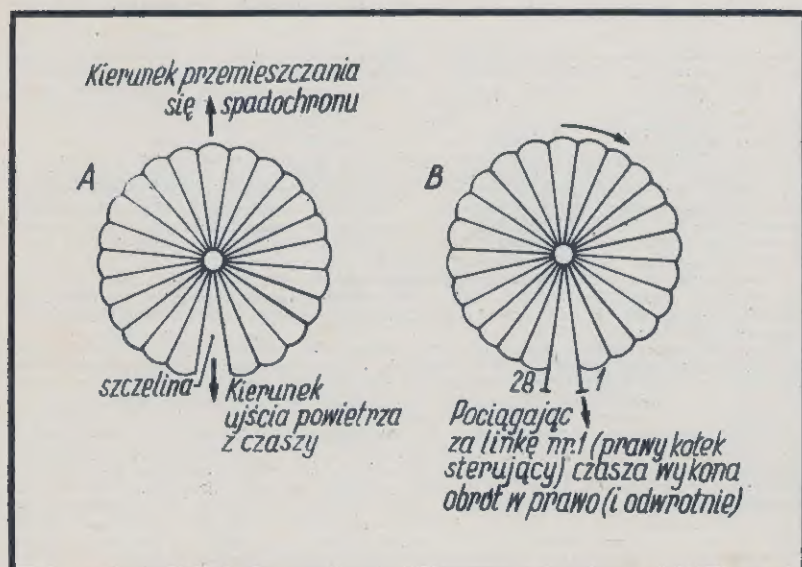
Spadochron ten poza tym jest bardzo sterowny, szybko reaguje na zmiany kierunku i dobrze przemieszcza się w powietrzu.

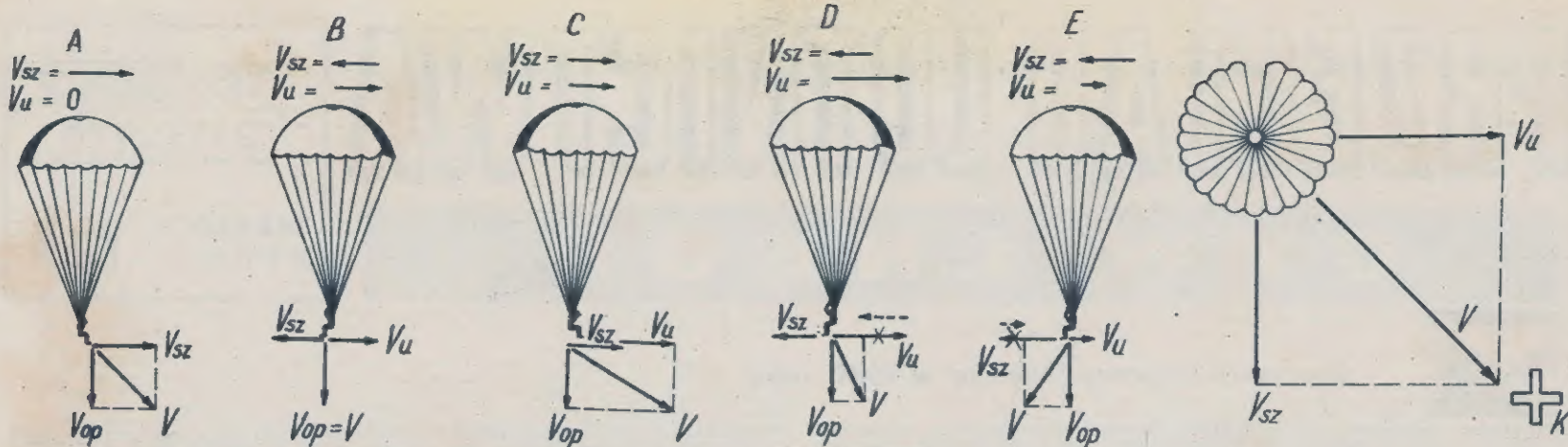
Zasada manewrowania spadochronem szczelinowym jest następująca: Przy delikatnym pociągnięciu za prawy kołek sterujący (linka nr 1) czasza spadochronu wykoną obrót zgodny z ruchem wskazówek zegara (patrząc z góry), w związku z czym, skoczek obróci się w prawo, w którą też stronę po chwili zacznie przemieszczać się spadochron. Pociągając za lewy kołek (linka nr 28) uzyskamy efekt odwrotny (rys. 1).

Opadając na spadochronie, należy przez cały czas trzymać w rękach kołki sterujące, aby móc nimi odpowiednio płynnie i delikatnie reagować natychmiast na każdy ruch spadochronu. Szczególną uwagę należy poświęcić tak zwanej „koncówce”, czyli manewrowaniu spadochronem blisko nad celem. O ile lądowanie w granicach kilkunastu metrów od środka celu nie przedstawia dla zaawansowanego skoczka specjalnych trudności, to lądowanie bardziej precyzyjne (poniżej 5 m) jest dość trudne i wymaga dokładnego poznania właściwości tego typu spadochronu na małej wysokości, czyli jak to się mówi „wyróbnienia końcówki”.

Zgodnie z niżej podaną teorią, jedną z zasad manewrowania na małej wysokości (nad celem), stanowi częsta zmiana kierunku ustawienia szczeliny (większa czę-

Rys. 1. Zasada działania szczeliny i sposób kierowania spadochronem szczelinowym (widok z góry).





Rys. 2. Zasady manewrowania spadochronem szczelinowym w różnych warunkach pogody. A — przy pogodzie bezwietrznej, B i C — przy prędkości wiatru równej prędkości poziomej spadochronu szczelinowego, D — kiedy prędkość wiatru jest większa od prędkości poziomej spadochronu, E — kiedy prędkość wiatru jest mniejsza od prędkości poziomej spadochronu.

A. Spadochron szczelinowy w ciszy. Szczelina znajduje się za plecami skoczka, powoduje jego znośnienie twarzą do przodu. Znośnienie = V_{sz} . B. Spadochron szczelinowy ustawiony z wiatrem, kiedy $V_{sz} = V_u$ (szczelina na zawietrznej) znośnienie = $V_u - V_{sz} = 0$ skoczek opada pionowo w dół. C. Spadochron szczelinowy ustawiony z wiatrem, kiedy $V_{sz} = V_u$ (szczelina po stronie nawietrznej). Znośnienie = $V_u + V_{sz}$. Skoczek przemieszcza się szybko do przodu, to jest zgodnie z kierunkiem wiatru. D. Spadochron szczelinowy ustawiony pod wiatr, kiedy $V_{sz} < V_u$. Znośnienie w kierunku z wiatrem z prędkością $V_u - V_{sz}$. E. Spadochron szczelinowy ustawiony pod wiatr, kiedy $V_{sz} > V_u$. Znośnienie w kierunku pod wiatr z prędkością $V_{sz} - V_u$. Rys. 3 (w prawym rogu). Ustawienie spadochronu szczelinowego przy podejściu do celu z bocznym wiatrem.

stotliwość manewrowania spadochronem), aby nie dopuścić do rozpedzenia się, czyli do zwiększenia poziomej prędkości spadochronu, nisko nad celem.

Należy ponadto wiedzieć, że ustawienie się skoczka pod wiatr (szczelina po stronie zawietrznej) zmniejsza poważnie poziomą prędkość przemieszczania się spadochronu, co można z powodzeniem wykorzystywać do wytracania wysokości przed celem, oraz do zmniejszenia poziomej prędkości lądowania przy silnym wietrze (rys. 2B).

W niektórych wypadkach, kiedy zaistnieje konieczność podejścia do celu z bocznym wiatrem (zmiana warunków meteo, opuszczenie samolotu w nieodpowiednim punkcie itp.), należy ustawiać spadochron w sposób pokazany na rysunku 3. W takim wypadku rzeczywista droga przemieszczania się spadochronu V będzie wypadkową dwóch sił V_u i V_{sz} (rys. 3).

Posługiwanie się spadochronem szczelinowym przy skokach na celność lądowania wymaga zastosowania i znajomości omówionej taktyki i niżej podanej teorii skoku, która może się nieco zmieniać w zależności od warunków atmosferycznych. Sama jednak zasada pozostaje bez zmiany i przedstawia się następująco:

SKOKI W CISZY (teoria lejka). Wykonując skok na celność podczas ciszy, można się posługiwać „teorią lejka”, tzn. otwarcie spadochronu powinno nastąpić nad krzyżem (pionowa oś celu), lub w pewnej niewielkiej od niego odległości, której granice można określić doskonałością danego typu spadochronu w warunkach idealnej ciszy (np. spadochron o prędkości przemieszczania poziomego 2 m na sekundę i pionowej prędkości opadania 5 m na sekundę będzie miał kąt wierzchołkowy odwróconego stożka 45° , tzn. promień podstawy będzie wynosił około 320 m na wysokości 800 m, 300 m na 500 m, itp.). Według powyższej teorii skoczek

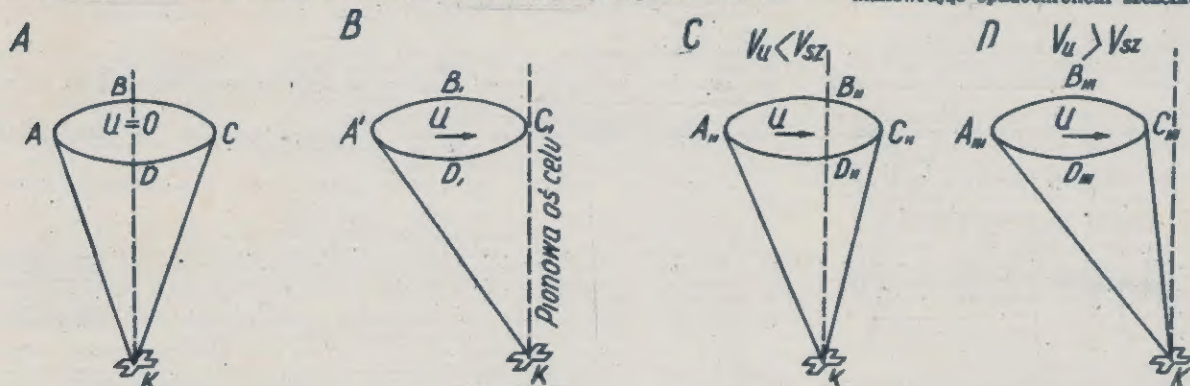
spadochronowy, manewrując odpowiednio spadochronem powinien przez cały czas opadania znajdować się wewnątrz tego urojonego lejka, którego oś stanowi prostopadła do środka celu (krzyża).

SKOKI PRZY WIETRZE. Wyżej podana teoria skoku na celność w ciszy, zmieni się nieco przy skokach podczas wiatru. Otwarcie spadochronu przy wietrze następuje w pewnej odległości od celu. Odległość ta będzie się zwiększała przy zwiększaniu się średniej siły wiatru. Aby więc wylądować jak najbliżej środka celu, należy po otwarciu spadochronu manewrować nim w ten sposób, aby nie przekraczać na zewnątrz granic urojonego, odwróconego, niesymetrycznego stożka, które określa doskonałość danego typu spadochronu w danych warunkach. Stożek ten w miarę wzrostu prędkości wiatru będzie się coraz bardziej pochylał w kierunku pod wiatr.

Tak jak i przy skoku w ciszy, należy pamiętać o tym, że z utratą wysokości skoczek spadochronowy powinien znajdować się coraz bliżej celu, przez cały czas regulując swoją prędkość poziomą.

Przekroczenie przy tym granic owego „urojonego odwróconego stożka” na zewnątrz, wyklucza możliwość lądowania w środku celu.

Plaszczyzna ABCD (rys. 4) (A' B' C' D' itp.) stanowią podstawę „urojonego odwróconego stożka”, jest wysokością otwarcia spadochronu. Kształt i wielkość tej płaszczyzny jest zmienna i zależy od poziomej prędkości spadochronu szczelinowego, siły wiatru, oraz wysokości otwarcia spadochronu. Z każdego miejsca, znajdującego się wewnątrz „urojonego odwróconego stożka”, można odpowiednio manewrując spadochronem szczelinowym wylądować w środku celu.



Rys. 4. Teoria skoków na celność lądowania ze spadochronem szczelinowym: A — przy pogodzie bezwietrznej (prędkość wiatru $V_u = 0$), B — w czasie wiatru, kiedy jego prędkość jest równa poziomej prędkości spadochronu szczelinowego ($V_u = V_{sz}$), C — w czasie wiatru, kiedy jego prędkość jest mniejsza od poziomej prędkości spadochronu szczelinowego ($V_u < V_{sz}$), D — w czasie wiatru, kiedy jego prędkość jest większa od poziomej prędkości spadochronu szczelinowego ($V_u > V_{sz}$).

Np. z punktu A₁ na rysunku 4B należy ustawić spadochron szczeliną z wiatrem, a z punktu C₁ — pod wiatr, aby wylądować w celu K (przy $V_u = V_{sz}$).

Jeżeli prędkość wiatru jest mniejsza od poziomej prędkości spadochronu szczelinowego, to „urojony stożek” pochylony jest w stronę wiatru, ale oś pionowa celu znajduje się w dalszym ciągu w jego wnętrzu (rys. 4C). Natomiast na rysunku 4B widzimy, że w wypadku kiedy $V_u = V_{sz}$ to oś pionowa celu jest jednocześnie granicą stożka. W wypadku, kiedy prędkość wiatru przekroczy poziomą prędkość spadochronu szczelinowego, to stożek będzie pochylony jeszcze bardziej w stronę wiatru, a oś pionowa celu znajdzie się już poza jego granicami (rys. 4D).

Powyższa teoria może także być pomocą dla pilotów wyrzucających skoczków na mistrzostwach i zawodach, gdyż określa ona granice w jakich skoczek winien opuścić samolot, przy określonych warunkach meteorologicznych.



Cechy rynku lotniczego krajów demokracji ludowej Europy środkowej i południowo-wschodniej (kryteria podziału linii)

BOGUSŁAW KALESTYŃSKI

Poprzednio omówiłem ekonomiczną konieczność zacieśnienia współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami lotniczymi Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej w dziedzinie transportu lotniczego, pod rygorem wyparcia ich z linii, względnie nadmiernej nieuzasadnionej subwencjonowania tych przedsiębiorstw przez poszczególne państwa. Zacieśnienie tej współpracy winno dotyczyć nie tylko rozliczeń finansowych czy wymiany przodujących metod pracy, ale kompleksowo wszystkich zagadnień, aż do wspólnej eksploatacji włącznie. Współpraca ta kolejno powinna przybierać następujące formy:

1) a. Analiza dotychczas eksploatowanych linii i podział ich do eksploatacji pomiędzy poszczególne przedsiębiorstwa, b. Analiza wynikająca z potrzeb każdego z państw na przeciąg nadchodzącego 7-miesięcia projektowanych linii i podział ich do eksploatacji między przedsiębiorstwa. Okres planowania siedmioletniego wyniku z okresu użytkowania sprzętu jaki aktualnie zostanie zakupiony celem modernizacji przedsiębiorstwa. Po upływie tego czasu, w związku z przypuszczalnym wejściem do eksploatacji samolotów ponadźwiękowych, będzie musiała nastąpić wtórna analiza linii pod kątem ich nowego podziału.

2) Wspólna eksploatacja jednej lub kilku linii na rachunek dwóch lub więcej przedsiębiorstw. Eksploatacja taka może być prowadzona pod nowoutworzoną nazwą lub też pod nazwą jednego z przedsiębiorstw dotychczas eksploatujących te linie, względnie przedsiębiorstwa, któremu powierzono dane linie do eksploatacji.

3) Wspólna eksploatacja wszystkich linii zagranicznych pod nazwą nowoutworzoną, wspólną dla wszystkich przedsiębiorstw lub też dla każdej linii pod nazwą jednego z przedsiębiorstw.

4) Wspólna eksploatacja wszystkich linii krajowych i zagranicznych przez jedno przedsiębiorstwo powstałe ze zjednoczenia wszystkich dotychczas istniejących.

Kolejność wymienionych powyżej etapów może być w miarę potrzeb zmieniać, lub też niektóre z nich mogą być łączone. Nie jest również wykluczone, że po etapie pierwszym może nastąpić etap czwarty, tj. najwyższa forma przedsiębiorstwa, z pominięciem dwóch środkowych.

Określenie kolejności etapów jak i możliwości ich wprowadzenia jest szczególnie tym utrudnione, że oprócz czynników natury ekonomicznej znaczną rolę odgrywa tutaj będącymi czynnikiem natury politycznej, jak prestiż danego państwa oraz jego status polityczny w świecie. Odnosi się to w szczególności do linii eksploatowanych

w kierunku poza obóz socjalistyczny, gdyż zgoda na uruchomienie linii do państwa kapitalistycznego zależy jest od stosunków dyplomatycznych pomiędzy danymi państwami.

Dla założenia wspólnego przedsiębiorstwa jest sprawą obojętną jaka będzie wielkość wkładu produkcyjnego każdego z poszczególnych partnerów. Przez wkład produkcyjny należy rozumieć zarówno możliwości finansowo-gospodarcze, jak ilość funduszy przeznaczonych na zakup sprzętu czy też bezpośrednio wnoszony sprzęt, posiadane zaplecze techniczne, wyszkolony personel itp., jak również potencjalną wielkość rynku lotniczego każdego z partnerów.

Niezależnie od etapu realizacji współpracy podział pracy przypadający na każdego z partnerów powinien być proporcjonalny do jego możliwości wkładu produkcyjnego. W stosunku również do wysokości tego wkładu powinien być zależny podział wpływów. Idealne byłoby ustalenie jednolitego wkładu dla wszystkich przedsiębiorstw. Przez utworzenie wspólnej eksploatacji rynku lotniczego zaoferowałby się znaczna ilość sił wytwórczych w poszczególnych przedsiębiorstwach, co silniejszym partnerom pozwoli na łatwiejsze dostosowanie się do ustalonego jednolitego wkładu produkcyjnego.

Pewną trudność w ustaleniu jednolitego wkładu stanowi drugi jego element, tj. wielkość rynku lotniczego, która jest obiektywnie niezależna od przedsiębiorstw lotniczych, a raczej od politycznego i ekonomiczno-gospodarczego statusu państwa.

Ponieważ przy rozszerzeniu linii poza rynek KDL wpływ tego czynnika będzie się zmniejszał przy dobrej woli partnerów i przy rezygnacji przez przedsiębiorstwa silniejsze z dodatkowych zysków wynikających z nierównego podziału wpływów przez uwzględnienie tego czynnika, może on w określonych warunkach nie być brany pod uwagę, jako wielkość wkładu.

Podział linii według równości lub też uwzględniający możliwości produkcyjne partnerów w niczym nie będzie stał w sprzeczności z prestiżem każdego z państw. Likwidacja linii w jednym kierunku pozwoli na ich rozszerzenie w innym. Jednocześnie zmniejszenie ilości partnerów eksploatujących daną linię służy podniesieniu prestiżu zarówno państwa jak i przedsiębiorstwa, które otrzymując na tę linię pasażerów od pozostałych partnerów ma możliwość zwiększenia ilości oferowanych miejsc pasażerskich, zastosowania większych samolotów, stając się tym samym poważnym konkurentem dla przedsiębiorstw obcych.

(cdn)



Nowoczesny precyzyjny radar zblizania „PAR-2”

Inż. L. NIEMCEWICZ i inż. W. TRUSZ

Produkowane przez firmę „TELEFUNKEN” urządzenie nosi nazwę PAR (precyzyjny radar zblizania) służy do lądowania w złych warunkach atmosferycznych. Radar ten kontroluje przestrzeń, w kącie brylowym wyznaczonym w odniesieniu do linii przedłużenia drogi startowej. Przestrzeń kontrolowana jest w płaszczyźnie poziomej i pionowej: 200 w azymucie i od -10 do $+80$ w elewacji. Wewnątrz tego przestrzennego sektora znajduje się tor schodzenia do lądowania. Odchylenia od toru zarówno wysokościowe jak i boczne są przekazywane radio-telefonicznie przez stację naziemną.

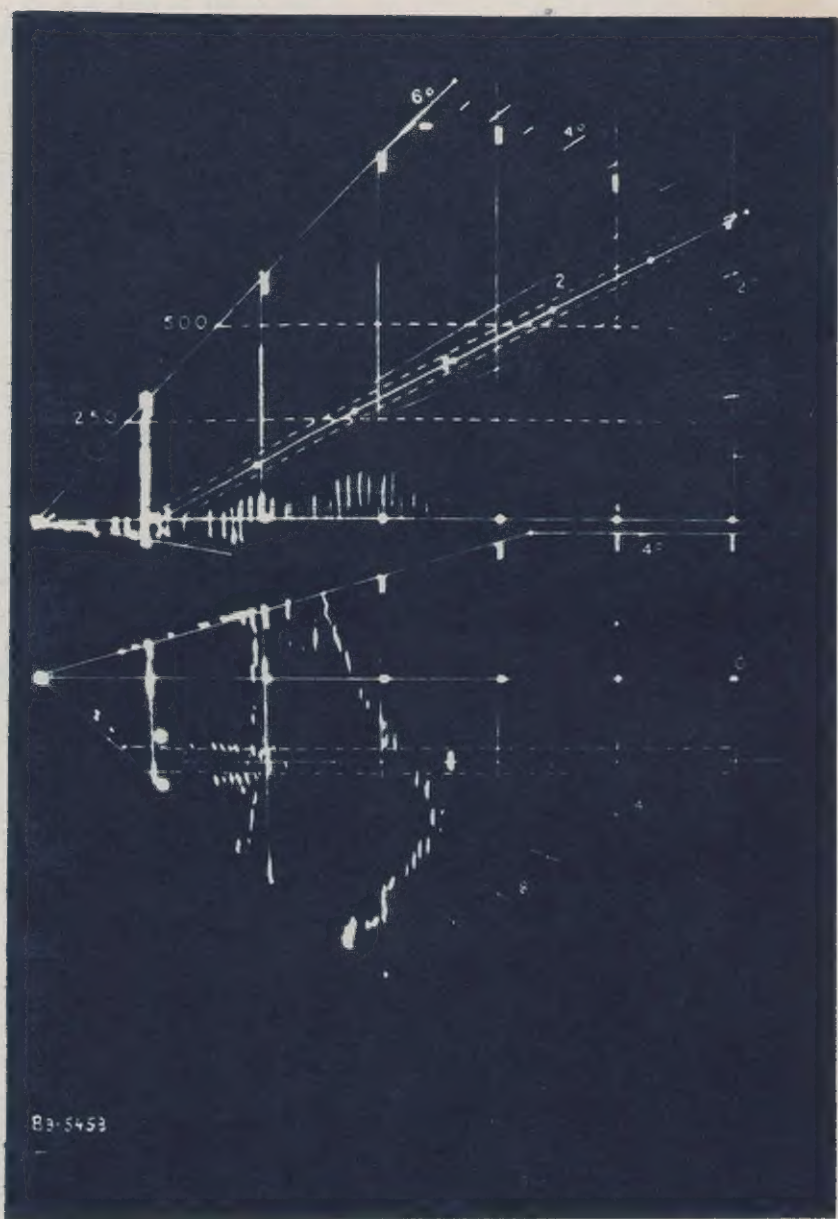
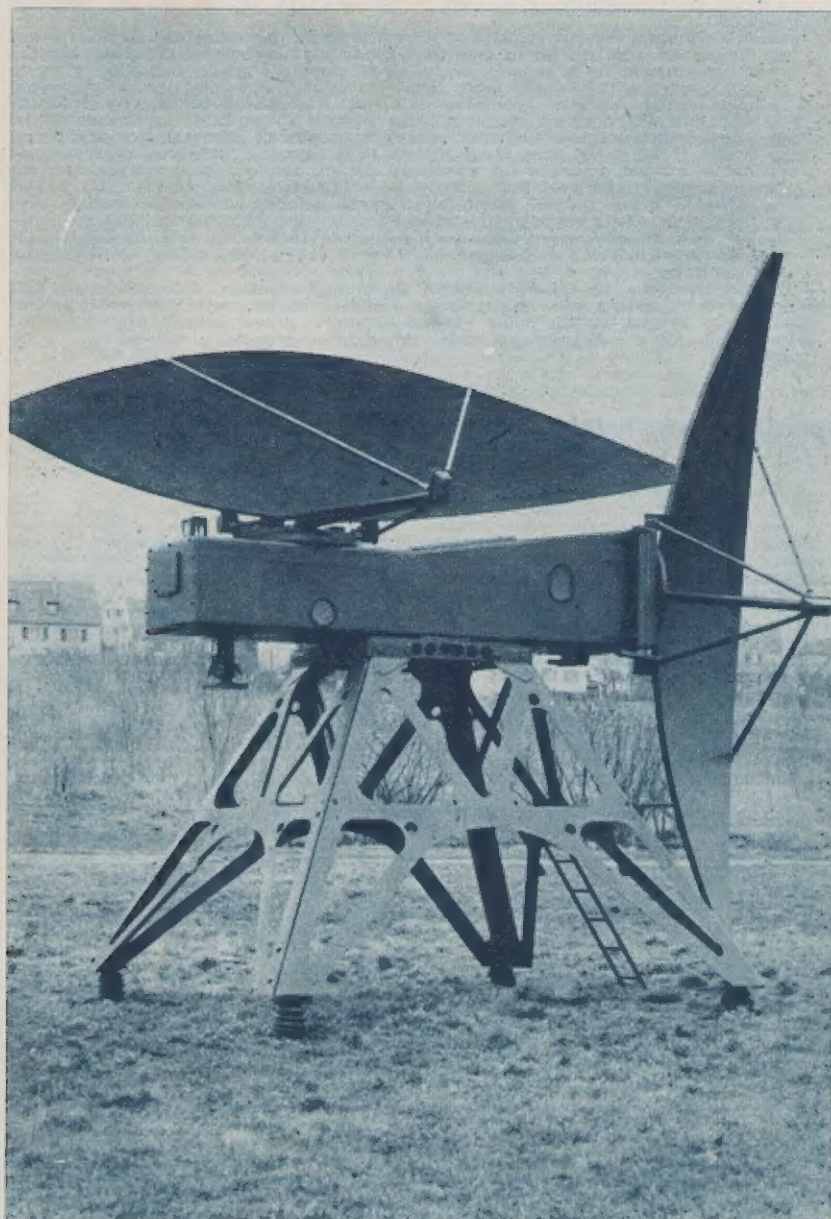
W celu określenia wartości trzech współrzędnych samolotu zastosowano dwie oddzielne anteny (rys. 1), które okresowo przeszukują przestrzeń w uprzednio podanych kątach oraz kolejno łączą się z urządzeniem odbiorczo-nadawczym. Kie-

runek płaszczyzny pionowej w jakiej znajduje się cel jest określony przez antenę azymutalną, wysokość nad powierzchnią ziemi przez antenę elewacyjną. Ponieważ wymagana jest bardzo duża dokładność, wiązki fal promieniowane przez anteny muszą być bardzo wąskie.

Anteny są obrotowe, przez co umożliwiają pracę w obu kierunkach pasa startowego. Sterowanie anten i ustawianie odbywa się automatycznie.

Wyniki śledzenia przestrzeni są przedstawione na dwóch ekranach wskaźników (rys. 2); na jednym zasięg do 3 mil, na drugim do 10 mil. Obraz na ekranie przedstawia równocześnie sytuację w płaszczyźnie pionowej i poziomej (rys. 3).

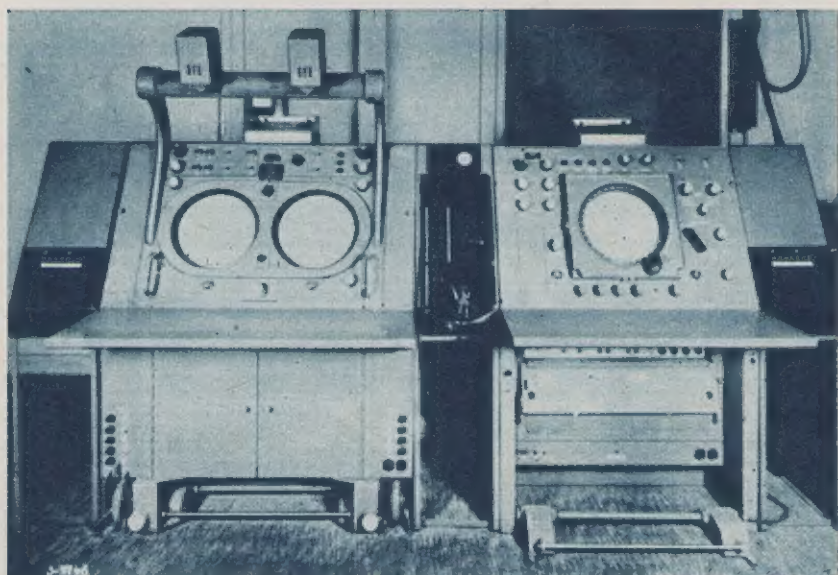
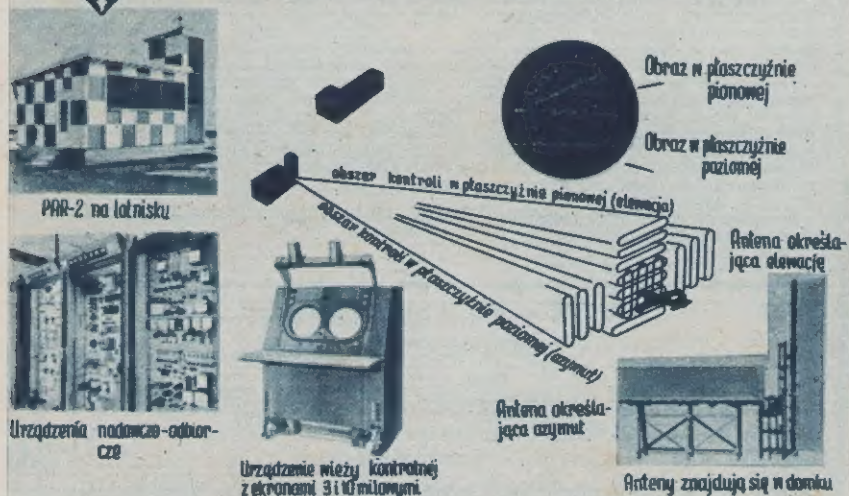
Na rysunku 4 przedstawiono makietę działania radaru PAR-2 łącznie z jego usytuowaniem przy drodze startowej.



Rys. 1 (wyżej z lewej). Antena precyzyjnego radaru zblizania PAR-2. Rys. 2 (niżej z lewej). Z lewej strony ekranu precyzyjnego radaru zblizania PAR-2, z prawej ekran lotniskowego radaru desoru ASR-1. Rys. 3 (wyżej z prawej). Obraz na ekranie precyzyjnego radaru zblizania PAR-2 (zakres 3 mil). Rys. 4, niżej z prawej). Przeszukiwanie przestrzeni wąskimi wiązkami fal wysyłanych przez anteny przedstawione na rys. 1.



PRECYZYJNY RADAR DO LĄDOWANIA - PAR 2





Blaski i cienie tatrzańskiej fali

LUCJAN STEPIEN

Kiedy we wrześniu ub. r. zawisła nad głowami rekordowa fala, nie można było korzystać z jej dobrodziejstw z powodu braku tleniu. Otrzymał z miejscowego szpitala tlen medyczny w ilości lekarskiej dawce był, jak się okazało, zbyt wilgotny i przewody aparatury tlenowej zamarały już na wysokości 4 000 m. Z pomocą przyszła Wojskowa Jednostka Lotnicza w Krakowie, która odstąpiła nam bezinteresownie pięć pełnych butli tlenu i za to składamy jej tą drogą gorące podziękowanie. Gdyby nie oni, pechalibyśmy tylko po szczytach wysokich Tatr. Również z aparaturą tlenową aeroklub ma kłopoty. Do dziś pięć kompletów naszych aparatów leży od września 1959 r. w Warszawie, czekając na kontrolę. Aby wyrównać ten brak, trzeba było pożyczyc trzy obce aparaty. Dwa szybownice stoją przez cały sezon bezczynnie, bo brak do nich aparatów tlenowych.

Od dłuższego czasu aeroklub bezskutecznie dopomina się o przydzielenie lampy podgrzewczej do silników. Rezultat taki, że gdy 20 stycznia br. nad Tatrami hulała fala z prędkością 27 m/sek, trzeba było od rana czekać do godz. 13.00, by temperatura w dolinie Nowego Targu podniosła się z minus 6 (o ironio) do — 5 stopni, przy której instrukcja zezwala zapuścić silnik. Oczywiście, wyholowane szybownice w ucieczce przed nocą „wiele” na lotnisko z 3—4 000 m, opuszczając 8 m/sek wznoszenia. A swoją drogą może by jeszcze raz pomogła tu któraś jednostka lotnicza i sprzedała aeroklubowi niepotrzebną lampę do podgrzewania silników w zimie? Wspominam te sprawy z nadzieją, że nie powtórzą się w nowym sezonie.

Należy podkreślić, że personel techniczny aeroklubu z dużym oddaniem przygotowywał sprzęt do lotów i co ważne — w tym roku aparaty tlenowe bardzo dobrze działały na dużych wysokościach. W sumie wylatano 100 godzin na szybowcach nad Tatrami. Uzyskano 4 przewyższenia ponad 5 000 m (w tym dwa warunkowe) i 5 przewyższeń 3 000 m (dwa warunkowe). Zdobyto poza tym szereg cennych doświadczeń.

1. Przewyższenia 3 000 m już można uzyskać przy wiatrach: S — 8 m/sek oraz SW i SE 12 m/sek.

Na przewyższenia 5 000 m można startować przy wiatrach: S — 15 m/sek i SW-SE — 20 m/sek. Natomiast wznoszenia do 11—12 000 m występują przy wietrze powyżej 25 m/sek z małymi odchyleniami z kierunku S.

2. Obszar wznoszeń obejmuje pas długości 30—50 km (tyle wynosi długość Tatr). Najkorzystniejsze wznoszenia występują w rejonie Zakopanego — Morskie Oko oraz przy silnym nad Gorcami wietrze południowym.



Uwagi o II Całorocznych Zawodach Spadochronowych „Skrzydlatej Polski”

ZYGMUNT TEBICH

Chciałbym się podzielić swoimi uwagami na temat II Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski”.

Obserwując dokładnie przebieg zarówno I jak i II Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski” dochodzi się do wniosku, że nie zdołały one zainteresować szerszego kręgu skoczków, nawet początkujących wyczynowców, dla których ta impreza powinna być niejako pierwszym startem w zawodach. CZSpad nie spełnił również tego zadania, jakie im postawiono w roku ubiegłym — nie stały się eliminacją do V Spadochronowych Mistrzostw Polski.

Posiadają one — moim zdaniem — szereg braków regulaminowych i organizacyjnych. Na marginesie Całorocznych Zawodów Spadochronowych nasuwa się też problem komisarzy sportowych jak również sprawa ambicji sportowej (i nie tylko sportowej) samych zawodników. Mam tu na myśli sprawę punktowania konkurencji na styl spadania. Wyniki uzyskane przez młodych skoczków będą często poważnie zastrzeżone, zwłaszcza wtedy, gdy się zestawia z wynikami i samą postawą zawodnika osiągniętymi na Spadochronowych Mistrzostwach Polski. Ocena stylu bez telemetrów jest dość trudna i ulega całkowitemu wypaczeniu, gdy zawiędzie uczciwość i umiejętności tej oceny przez komisarzy sportowego jak i samego zawodnika. Często komisarze nie znają regulaminu danej konkurencji — wtedy łatwo jest im zasugerować taką, a nie inną punktację, bo jakże inaczej wytłumaczyć fakt, że zawodnik w mistrzostwach Polski zajmuje daleką lokatę i w konkurencjach „stylowych się nie liczy”, a w zawodach całorocznych okazuje się lepszy od członka kadry narodowej i otrzymuje pełne punkty za styl.

Wydaje mi się, że można ten stan rzeczy uzdrowić przez pisemne zobowiązanie komisarzy sportowych przestrzegania regulaminu i obiektywnej oceny, albo przez usunięcie punktacji za styl w zawodach całorocznych.

Co należałoby zrobić, aby imprezę „Skrzydlatej” podnieść do takiej rangi, jaką posiadają zawody o Memoriał Ryszarda Bitnera? Jednym ze sposobów byłoby rozgrywanie tych zawodów o nagrodę imienia jakiegoś zasłużonego spadochroniarza. Proponuję, aby nim był Władysław Ossowski, który jako pierwszy Polak wykonywał skoki na spadochronie Kosielnikowa w 1913 roku. Można by zatem nazwać naszą imprezę — „Całoroczne Zawody Spadochronowe o puchar Ossowskiego”.

3. Zafalowanie atmosfery występuje nad lotniskiem również przy wietrze północnym od pasma gór Gorce. Fala ta pozostawia jeszcze tajemnice, ponieważ niskie temperatury uniemożliwiają starty.

4. Istnieje realna możliwość przedśrodkowych przelotów falowych na trasie zamkniętej, długości 340 km: Nowy Targ — Krosno — Żar — Nowy Targ. Teza ta została potwierdzona lotem pil. Płysy po szybownice do Krosna. W obiektywności napotykał on nad pasmami gór: Gorce, Beskid Sądecki, Beskid Środkowy duże obszary wznoszeń falowych o prędkości 3—5 m/sek. Do zbadania pozostaje również trasa z Nowego Targu do Jeleniej Góry i z powrotem o długości 640 km. Teoretycznie jest to możliwe na wiosnę i wczesną jesienią, kiedy dzień jest stosunkowo długi.

5. Niskie holowanie szybownice w odległości mniejszej niż 4 km od pasma Tatr jest szczególnie niebezpieczne i grozi katastrofą. Strefa ta sięga do wysokości 1 500 m nad Giewontem i do 2 000 m nad Morskim Okiem. Oto opis jednego z lotów:

Pilot holując szybownice zbliżył się do Giewontu na odległość około 1,5 km na wysokości 1 250 m. Mimo wysiłków pilota szybownice, który za wszelką cenę utrzymywał się w prawidłowej pozycji, prędkość spadła nagle do 20 km/h. Zespół zachwiał się i nim pilot szybownice zdążył chwycić uchwyt wycieczu, samolot dostał tak silny podmuch od spodu, że stanął do góry pod kątem 60 stopni. Benzyna chlusnęła na pilota z otworu zbiornika, a szybownice zawisł jak pod śmigłowcem. Szybownik zdążył wycieczić się, zaś samolot wyskoczył w prawo o 300 m w górę. Zwalony na lewe skrzydło niestworzony szybownice spadł w silnym duszeniu do wysokości 500 m. Dopiero na tej wysokości zareagował na wychylenie lotki i obrócił się w kierunku Zakopanego. Było to już za późno i przed oczami pilota wyskoczyła południowa skalna ściana góry. W momencie, kiedy szybownice miał się do niej przylepić, dostał takiego „kopniaka” od dołu, że w paru sekundach przeskokowi około 150 m nad skałą i pilot szczęśliwie wylądował w Zakopanem. Poza tą strefą jednak loty są bezpieczne i stosunkowo łatwe.

W przyszłym sezonie falowym opłaca się moim zdaniem dołożyć więcej sił i środków, by można było podejmować bardziej skuteczne przedsięwzięcia. Bez specjalnego ryzyka można pobić rekord świata w przewyższeniu (np. wysokość wycieczenia 400 m, maksymalna 11 000 m), a i na przeloty z fali też warto się pokusić.

skiego”. Zmiany nazwy w niczym nie umniejszają roli „Skrzydlatej”, byłaby ona nadal, że tak powiem, bazą zawodów.

Zwycięzca otrzymałby na własność puchar, a zdobywcy drugiego i trzeciego miejsca jego miniatury. Należałoby też pomyśleć o pamiątkowych dyplomach i znaczkach.

Aby zainteresować zawodami nie tylko samych zawodników, ale również sekcje spadochronowe aeroklubów, proponuję wprowadzić w zawodach punktację drużynową. W tej punktacji oceniano by trzech najlepszych skoczków z danego klubu. Zwycięska drużyna otrzymałaby nagrodę przechodnią również w postaci pucharu. Po trzykrotnym jego zdobyciu dany aeroklub otrzymałby go na własność.

A teraz sprawa moim zdaniem najważniejsza. Uważam, że trzecie z kolei Całoroczne Zawody Spadochronowe — może już o puchar Ossowskiego — trzeba i należy uczynić jedyną eliminacją do Spadochronowych Mistrzostw Polski. Należałoby w tym celu ujednolicić regulamin obu imprez oraz wcześniej opublikować je niż dotychczas. Oczywiście kadra narodowa nie podlegałaby eliminacji, a pozostałych 30 czy 40 zawodników zakwalifikowałaby do udziału w mistrzostwach komisja sędziowska na podstawie Całorocznych Zawodów Spadochronowych i wyników w nich uzyskanych. A więc droga do mistrzostw Polski prowadzi tylko przez zawody całoroczne.

Choćby do rozpoczęcia następnych zawodów pozostało niewiele czasu, to jednak jest go jeszcze dość dużo, aby opracować wstępne założenia imprezy, a szczególnie można przeciwstawić już w trakcie zawodów. Jest też dość czasu na opracowanie nowego regulaminu i skonfrontowanie go z regulaminem Spadochronowych Mistrzostw Polski, aby uniknąć takiej sytuacji jak w roku ubiegłym w Warszawie na V SMP, gdzie tylko kilku zawodników mogło przedstawić obowiązujące zaawansowania o rozegraniu eliminacji. Reszta składała fikcyjne zapewnienia o uzyskaniu również nieuchwytnych 70% punktów, co wyszło na jaw w czasie trwania konkurencji.

Nie omówiłem tu wszystkich zagadnień związanych z całorocznymi zawodami, ale myślę, że porusza je również kierownicy naszego sportu spadochronowego jak również i zawodnicy, których proszę o ocenę mojego projektu. Myślę, że warto by podyskutować nad tymi zagadnieniami.

UWAGA CZYTELNICY!

W najbliższych numerach Przeglądu Lotnictwa Cywilnego zamieścimy, między innymi, następujące artykuły: „Komunikacyjne samoloty ponaddwukładowe”, „Loty próbne śmigłowców powietrznych w świetle przepisów”, „Przelot szybownicy 1 000 km w granicach możliwości”, „Wybór sprzętu dla komunikacji lotniczej”, „Dlaczego skoczek spadochronowy ląduje niekiedy poza lotniskiem”.



KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

XII Lot Południowo-Zachodniej Polski

Zainicjowane, a raczej wznowione przez Aeroklub Krakowski przed trzema laty tradycyjne zawody samolotowe pod nazwą „Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki”, zdobyły sobie już ustaloną renomę wśród pilotów i stały się miejscem w kalendarzu dorocznym imprez sportowych. Nic dziwnego, gdyż są to zawody poważne, dość trudne i jak dotąd jedyną, które w swym programie obejmują konkurencję lotów nocnych po trasach łamanych.

Zarząd Aeroklubu Krakowskiego przystąpił już do przygotowywania prac organizatorskich tej ciekawej imprezy, która w tym roku zostanie rozegrana w terminie od 23 do 28 maja, tak jak i w roku ubiegłym na lotnisku Rakowice.

Regulamin zawodów jest w zasadzie podobny do zeszłorocznego, powiększona została jednak liczba konkurencji z pięciu do sześciu i jeszcze bardziej urozmaicono został ich program.

Pierwszą konkurencją — A, jest zlot na punktualność, mierzony z dokładnością do 1 sekundy i obciążony dodatkowo punktami karnymi za nieutrzymanie stałej prędkości lotu na końcowym odcinku trasy — od KPT do lotniska docelowego.

Konkurencja B — obejmuje dzienny przelot po trasie łamanej, połączony ze zrzućaniem meldunków na punktach zwrotnych, przy czym ocenie podlega między innymi utrzymywanie stałej prędkości lotu na całej długości trasy. Przelot i odnajdywanie punktów zwrotnych odbywa się według kursów podanych w planie lotu, jednakże bez określenia odległości do wyłożonego znaku. Z ostatniego punktu zwrotnego trasy zawodnicy lecą według wskazań radio-półkompasu na sygnały radiostacji prowadzącej.

Konkurencja C można nazwać wypoczynkową, po trudach poprzedniej próby, gdyż obejmuje ona tylko przelot po trasie prostej na punktualność, połączony ze rzutem meldunku ocenianym za celność.

Natomiast konkurencja D jest znowu skomplikowaną próbą lotu na poszukiwanie terenu, w której punktowaniu podlega nie tylko liczba odnalezionych w terenie znaków, na które trzeba zrzucić meldunki, lecz także dokładność utrzymania określonych czasów przelotu nad znakami i ukończenia całego lotu.

Konkurencja E — to gwóźdź programu zawodów. Jest nią nocny przelot po trasie łamanej, pomiędzy lotniskami wyznaczonymi przez organizatora, w którym ocenie podlega punktualność przelotu nad punktami zwrotnymi trasy oraz punktualność osiągnięcia mety przelotu.

Wreszcie w konkurencji F — zawodnicy mają do wykonania nawigacyjny przelot po trasie trójkąta długości około 150 km. Cały ten przelot odbywa się bez widoczności ziemi, wyłącznie według wskazań przyrządów nawigacyjnych (pod kołpakiem) i jest kontrolowany przez komisarzy sportowych, którzy w tej konkurencji zajmują w samolotach miejsca pomocników pilotów. Punktowaniu podlega czas dolotu do końcowego punktu trasy, mierzony od momentu zdjęcia osłony kabiny pilota, czyli od chwili wyliczonego przez zawodnika teoretycznego czasu ukończenia przelotu całej trasy.

Ciekawostką zawodów, podobnie jak i w ubiegłym roku, jest postanowienie regulaminowe, że wyniki poszczególnych konkurencji nie są ogłaszane po rozegraniu każdej z nich, lecz dopiero po zakończeniu całych zawodów. Tak więc zawodnicy w ciągu całego czasu trwania imprezy nie orientują się jak przesuwa się z dnia na dzień ich miejsca w bieżącej klasyfikacji.

Jak widać z tego ogólnego omówienia programu krakowskich zawodów, poza jedną jedyną próbą zrzućania meldunków na celność, nie obejmują one żadnych innych konkurencji pilotażowych. Cały Lot Południowo-Zachodniej Polski ma zdecydowany charakter zawodów nawigacyjnych i to bynajmniej niełatwych, kontrolujących umiejętności pilotów pod tym względem bardzo wszechstronnie. Można się zatem spodziewać, że podobnie jak w zeszłym, tak i w tym roku nie zabraknie amatorów wypróbowania swych sił w tej nadzwyczaj interesującej imprezie sportowej.

Regulamin zawodów zostanie rozesłany wszystkim aeroklubom regionalnym w najbliższych dniach.

Wkładka do nr 11 (453) tygodnika lotniczego

„SKBZYDLATA POLSKA”

Redaguje zespół

przy współpracy Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK,
Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, PLL „LOT” i Lotnictwa
Sanitarnego.